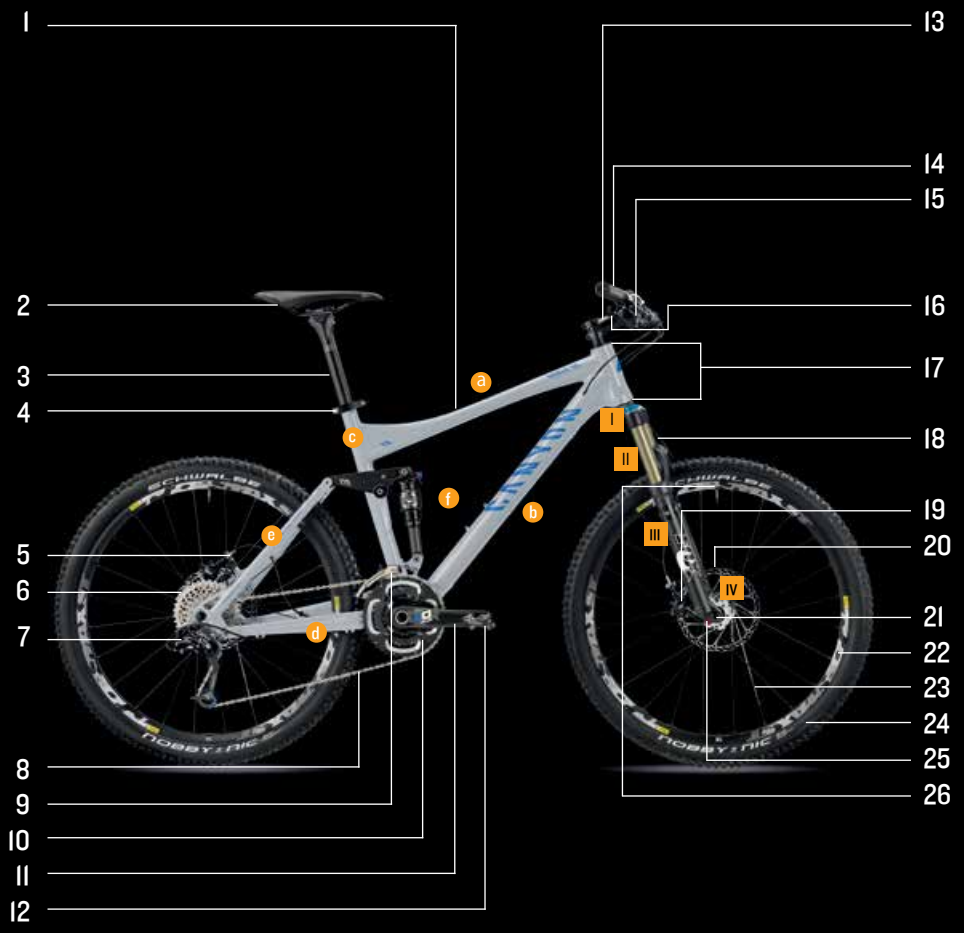
取扱説明書　マウンテンバイク



CANYON

重要!
組立方法は12頁/初めて乗車する前に必ず4〜11頁をお読みください。

お客様がお買い上げになった自転車および本取扱説明書は、EN ISO 規格 4210：2014 の安全基準に適合しています。

各部品の名称

1 フレーム：
- a トップチューブ
- b ダウンチューブ
- c シートチューブ
- d チェーンステイ
- e シートステイ
- f サスペンション

2 サドル
3 シートポスト
4 シートポストクランプ
5 リアブレーキ
6 スプロケット
7 リアディレイラー
8 チェーン
9 フロントディレイラー
10 チェーンリング
11 クランクセット
12 ペダル

13 ステム
14 ハンドル
15 ブレーキレバー
16 シフトレバー
17 ステアリングヘッド

18 サスペンションフォーク：
- I クラウン
- II インナーチューブ
- III アウターチューブ
- IV フォークエンド

19 フロントブレーキ
20 ブレーキディスク

ホイール：
21 クイックリリース
22 リム
23 スポーク
24 タイヤ
25 ハブ
26 バルブ

本取扱説明書について

下記のマークには特別な意味がありますのでご注意ください。

それぞれのマークは、次のような危険を表しています。危険性についての説明がなくてもこのマークを見たら必ず注意が必要です。

このマークは、指示に従って行動しなかったり、適切な予防対策をとらなかったりした場合に、生命や健康に対する危険が生じる可能性があることを意味します。

このマークは、不適切な行動により、物を破損したり、環境に害を与たりする恐れがあることを意味します。

このマークは、製品の取扱や取扱説明書の各項目に関する、特に注意の必要な情報であることを意味します。

目次

4 意図される使用
7 初めて乗車する前に
10 乗車前に必ず確認
12 BikeGuard から取り出して組み立てる
40 Canyon バイクの梱包
41 クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い
41 ホイールを確実に固定するには
43 スルーアクスル式ホイールの取り付けに関する注意事項
44 アクセサリの取付や改造を行う際の注意事項
45 カーボン素材の注意事項
46 手入れについて
47 フリーライドバイクに関する注意事項
49 転倒してしまったら
51 フレームセット組み立てに関する注意事項
技術仕様
56 Canyon バイクの身体に合わせたフィッティング
57 適正なサドルの高さ
59 適正なハンドルの高さ
59 Aheadset® ステム / スレッドレス式
62 サドル・ハンドル間距離とサドルの調整
63 サドルの位置と角度の修正
65 ハンドルとブレーキレバーの調整
65 ハンドルを回転させて位置を調整
67 ブレーキレバーの握り幅調整
68 ペダル
68 さまざまなタイプのペダルの仕組み
70 調整と整備
71 ブレーキ
72 仕組みと摩耗
73 ディスクブレーキの点検と微調整
73 機能の点検
74 AVID/FORMULA/MAGURA/SHIMANO のブレーキ
75 変速機
76 仕組みと操作
79 変速機の点検と微調整
79 リアディレイラー
79 ディレイラー可動範囲の調整
81 フロントディレイラー
82 シマノ Di2
84 ギアクランク
84 チェーンの手入れ
85 チェーンの劣化
86 ホイール — タイヤ・チューブ・空気圧
89 リムの真円度・スポークテンション
90 クイックリリースによるホイールの固定
90 スルーアクスルによるホイールの固定
91 パンクの修理
91 車輪の取り外し
92 クリンチャータイヤの取り外し
93 クリンチャータイヤの取り付け
95 チューブレスタイヤの取り外し
95 チューブレスタイヤの修理（チューブレス / UST）
96 チューブレスタイヤの取り付け
97 車輪の取り付け
98 ステアリングヘッド
98 点検と微調整
99 Aheadset® ステアリングヘッド
100 サスペンション
100 用語解説ーサスペンション
102 サスペンションフォーク
102 仕組み
103 ばね定数の調節
105 ダンパーの調整
107 ロックアウト
107 整備
109 フルサスペンション
109 サドルの位置に関する注意事項
109 ばね定数の調節
112 サスペンションのストローク変更
112 ダンパーの調整
114 ロックアウト
114 整備
116 Canyon バイクの搬送
118 手入れと点検についての一般的注意事項
118 Canyon の洗車と手入れ
120 Canyon の置き場所と保管
121 整備と点検
122 点検・整備頻度
124 推奨締め付けトルク
128 法律で定められた要件
129 瑕疵担保責任
131 保証
132 クラッシュリプレースメント

CANYON の製品をお買い上げ頂きましてまことにありがとうございます。

この説明書では、お買い上げになった Canyon のバイク取り扱いに関するヒントや、自転車の仕組みと整備および手入れなどについて役立つ情報を盛りだくさんにご紹介してあります。この説明書を最後までよく読んでください。自転車には子供の頃から乗っているのでもう慣れているという方も、きっと役に立つ情報があります。最近の自転車の進歩は、めざましいものがあるからです。

お買い上げになった Canyon を心ゆきなくお楽しみいただけるよう、またご自分の安全のためにも、本説明書のプリント版を最後までよくお読みの上、以下の事項をお守りください。

- **「BikeGuard から取り出して組み立てる」**の項にある**組立方法の解説**通りに作業すること
- **「初めて乗車する前に」**の項にある注意事項を守ること
- **「意図される使用」**の項を読んで、お買い上げになったバイクがどのような用途のためのものか、また許容総重量（ライダー体重・ウェア・携行品）がどれくらいかを確認する
- 乗車する前には必ず**最低限の機能点検**を行うこと。機能点検の方法については、本説明書の**「乗車前に必ず確認」**の項をご覧ください。この点検で少しでも問題があった場合には、絶対に自転車に乗らないでください。

本説明書に添付されているデジタルメディアには、各種の整備および修理作業の詳しい解説があります。該当する作業を行う場合には、記載されている方法や注意事項が Canyon バイクのみに関するもので、他の自転車には適用できない点に常にご留意願います。多数の異なる仕様が存在し、モデルチェンジも頻繁に行われるため、記載されている作業内容が完全なものでない可能性があります。そのため、弊社のサプライヤーであるそれぞれのパーツメーカーの取扱説明書が BikeGuard に入っていますので、必ずこちらに目を通してください。

記載されている解説やヒントは、作業を実施する人の経験や手先の器用さ、また使用する工具などによっては、さらなる補足が必要であったり、他にも（特殊）工具や、記載されていない手順が必要となる可能性がありますので、ご注意ください。

弊社の公式ホームページ www.canyon.com には、簡単な修理や整備の作業を説明する動画も多数掲載されていますのでご利用ください。
ご自分の安全のためにも、無理な作業はしないようにしてください。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットライン 050-3786-8496 までお問い合わせください。

以下の点にご注意ください。この説明書だけで、自転車整備士の技能を習得することはできません。さまざまな自転車と各種コンポーネントの無数にある組合せを、一冊の説明書で網羅することはできません。そのため本説明書では、お買い上げになった自転車と一般的なパーツのみについて、最も重要性の高い注意事項や警告事項を示してあります。またこの説明書は、Canyon のフレームセットから自転車を完全に自作するためのものでもありません。

この説明書を読んでも、自転車の乗り方を覚えることはできません。よって本説明書には、お買い上げになった自転車の説明と、最も重要性の高い注意事項や警告事項のみが掲載されています。ただし本説明書で、自転車の乗り方や交通規則を学ぶことはできません。

自転車に乗る時には、その行為には危険が伴うこと、また、自転車に乗る者が責任を持って自分の自転車をコントロールしなくてはならないことを忘れてはいけません。

自転車での走行も、負傷の可能性のあるスポーツであることには変わりありません。自転車乗車時には、そのような危険があることを認識し、承知の上で乗車する必要があります。自転車には、自動車のボディやエアーバッグのような安全装置がないということをお忘れなく。

ですから、走行時には常に注意を怠らないようにして、人に迷惑をかけないようにしましょう。

薬品や麻薬服用時および飲酒時、また疲労時の走行は厳禁です。二人乗りや手放し運転も禁止です。

最後に皆さんにいくつかお願いがあります。自転車に乗る時には、ほかの人に危険が及ばないように注意し、森や草原などでは自然を大切にしましょう。必ず適切な装備で自転車に乗りましょう。自分のサイズに合った自転車用ヘルメットやサイクリング用眼鏡、しっかりとした靴、自転車に適した目を引く明るい色のウェアなどが最低限必要です。

Canyon バイクで最高の自転車ライフをお楽しみください。　チーム一同

森や草原を走る

ヘルメットとメガネは常時着用

本書は、自転車をパーツから組んだり、修理したりするための解説書ではありません。技術仕様の一部が、本説明書に記載の内容および写真とは異なることがあります。本取扱説明書は、EN ISO 規格 4210：2014 の基準に適合しています。本説明書には欧州法が適用されます。

自転車を配送する場合は、参考となる各種の適切な説明書を製造者が添付する必要があります。参考となる各種の説明書は、www.canyon.com にも掲載されていますのでご確認ください。

文、コンセプト、写真、制作：
Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
更新：2015 年 7 月, 第 3 版

© 著者の書面による事前の承認なき転載・複製、翻訳は、それが一部または電子メディアであっても、その他の形での使用と同様に固くお断りします。

弊社の公式ホームページ www.canyon.com にも是非お越しください。ニュースやお知らせ、役に立つヒントや販売代理店に関する情報が掲載されています。

ご自分の安全のためにも、無理な組立や調整作業はしないようにしてください。確信が持てない場合には、弊社のホットライン 050-3786-8496 まで。
E メール：info@canyon.com

意図される使用

さまざまなタイプの自転車の用途を定義するために、弊社の自転車はいつくかのカテゴリーに分類されています。このような分類を行う目的は、すでに自転車開発の段階でそれぞれの負荷に合わせたテスト要件を規定することで、完成した製品をお客様が使用する際に最大限の安全性を確保することにあります。

これはすなわち、意図される使用の範囲を超えて自転車を使用しないことが極めて重要であることを意味し、そうしないとその自転車の負荷限度を超えフレームやその他のコンポーネントが破損する可能性があります。その結果、重大な転倒事故につながる恐れがあります。

ライダーの携行品を含めた最大重量は 120 kg までです。この許容最大重量は、使用されているコンポーネントのメーカーの推奨値によって、さらに制限されることがあります。

お客様の自転車がどのカテゴリーに属するかは、フレームに表示されている以下のマークを見ればわかります。自分の自転車のカテゴリーがよくわからない場合には、弊社のサービスセンターにご遠慮なくお問い合わせください。

条件 0
このカテゴリーは子供用自転車を対象としています。子供が崖や階段、プールの近くや、自動車が通る道路で自転車に乗らないようにしてください。このカテゴリーの自転車はタイヤサイズが 12 ～ 24 インチのものが一般的です。

条件 1
このカテゴリーの自転車は、舗装された道を走行するために設計されており、車輪が常に路面に接している状態にあります。主に**ロードバイク**で、ドロップハンドルやストレートハンドルを備えたものがあり、**トライアスロンバイクやタイムトライアルバイク**なども含まれます。ライダーの携行品を含めた最大重量は 120 kg まで。この許容最大重量は、使用されているコンポーネントのメーカーの推奨値によって、さらに制限されることがあります。
このカテゴリーの特殊な例としては、**シクロクロスバイク**として販売されている自転車があり、ドロップハンドルを備え、カンチレバーブレーキまたはディスクブレーキが装備されています。このタイプの自転車は、砂利道やオフロードコースでの走行にも適しており、15 ～ 20 cm 程度の低い段差によってタイヤが一時的に地表から離れることがあります。

条件 2
カテゴリー 2 の自転車は、固い路面用に設計されており、車輪が常に路面に接している状態にあります。このタイプの自転車は市街地の移動用で、主に公道や自転車の走行が認められた一般道などのために設計されています。このカテゴリーには、**アーバンバイクやシティバイク、トレッキングバイク**などが含まれます。
ライダーの携行品を含めた最大重量は 120 kg まで。この許容最大重量は、使用されているコンポーネントのメーカーの推奨値によって、さらに制限されることがあります。

条件 3
このカテゴリーには、カテゴリー 1 および 2 の自転車と、さらにラフな地ならしされていない路面の走行に適した自転車が含まれます。散発的なジャンプも、最高 60 cm までの高さについては該当する自転車の使用範囲内です。ただし、この程度の高さのジャンプであっても、未熟なライダーはスムーズに着地できない可能性があり、作用する力が増大して、損傷や負傷につながることがあります。MTB のハードテイルや、フルサスペンションでもストロークの短いタイプのものはこのカテゴリーです。

条件 4
このカテゴリーにはカテゴリー 1 ～ 3 の自転車が含まれます。それに加え、非常にラフで凸凹もある路面で傾斜がきつく、それに伴う高速走行に適した自転車を含みます。熟練したライダーが頻繁に軽いジャンプをしてもこのカテゴリーの自転車では問題ありません。ただし、このカテゴリーの自転車を、頻繁かつ長期的に、ノースショアコースやバイクパークで使用することは避けてください。このカテゴリーの自転車は、負荷が大きいため、使用の度に損傷がないかどうか点検してください。フルサスペンションのバイクで、ミドルストロークのものがこのカテゴリーの代表格です。

条件 5
この用途は、非常に難易度が高く、激しい凸凹のある急傾斜の地形で、技術的に習熟した、トレーニング状態が非常に良好なライダーのみが走りこなすことのできるコースを対象としています。高速走行中に高いジャンプをしたり、専用のバイクパークやダウンヒルコースを集中的に利用するのが、このカテゴリーの特徴です。このタイプの自転車では、使用後には必ず損傷がないかどうかを徹底的に点検する必要があります。損傷のある状態で再び使用すると、それほど負荷が大きくなくても部品が折れたりする可能性があります。また、安全に係わるコンポーネントを定期的に交換することも大切です。特殊なプロテクターを必ず装着することを推奨します。フルサスペンションのバイクでロングストロークのもののほか、ダートバイクもこのカテゴリーの代表的なものです。

チャイルドシートの使用は一切認められていません。

チャイルドトレーラーの牽引は一切認められていません。

荷台を取り付けることは、シートポストがカーボン製の自転車では許されていません。荷物を運びたい場合には、専用のサイクリング用リュックサックを使用するのが唯一の方法です。

常に最新情報満載の弊社のウェブサイト www.canyon.com もご確認ください。ウェブサイトには、モデルごとに用途範囲が図でも分かりやすく表示されています。

特殊な用途のため、ブレーキがひとつだけのダートバイクもあります。

固定式のホームトレーナーで Canyon バイクを使用しないでください

Canyon バイクをホームトレーナーで使用する場合には、三本ローラータイプ（ブレーキ無しのホームトレーナー）のみを使ってください。固定式のホームトレーナーで Canyon バイクを使用しないでください。

初めて乗車する前に

1. マウンテンバイクに乗った経験がありますか?
オフロードでの走行には、普段とは違う集中力や体力、技量が必要となりますのでご注意ください。まず人通りの少ない場所で新しいMTB に慣れてから、徐々にレベルを上げて、走ってみたいコースに挑戦するようにしましょう。テクニック講座に参加しましょう。詳しくは www.canyon.com をご覧ください。

2. ブレーキの操作がいつもと違いませんか?通常 Canyon のバイクは、前輪のブレーキを左側のブレーキレバーで操作する仕様で出荷されます。フロントブレーキを慣れているいつものブレーキレバーで操作できるかどうかを確認してください。慣れているレバーではない場合には、新しい配置に慣れるまで徹底的に練習する必要があります。そうしないと誤って前輪のブレーキをかけてしまい、転倒事故につながる恐れがあります。どうしてもブレーキの配置を変更したい場合には、専門店で改造してもらってください。

新型のブレーキの制動力は、これまでお乗りになっていた自転車のブレーキよりもはるかに強力である可能性があります。用途が特殊なため、ダートバイクにはブレーキがひとつしかないものがあります。

あらかじめ車の通らない所で、ブレーキを試してみてください。ブレーキを徐々に強く引いてみて、減速が最大になるまで試してみましょう。ブレーキに関する詳細は**「ブレーキ」**の項をご覧ください。

3. 変速機のタイプとその仕組みを理解していますか?人通りの少ない場所で変速機に慣れるようにしましょう。フロントとリアのギアを同時に切り替えないことと、ギアチェンジ中は力を入れてペダルを踏まないないように注意してください。変速機に関する詳細は**「変速機」**の項をご覧ください。

フロントブレーキを強く引きすぎたところ。真似しないでください

ブレーキレバーの配置は国により異なることがありますのでご注意ください。どのブレーキがどのレバーで動作するかを確認しましょう。慣れている配置と異なる場合には、改造してもらうこともできます。

外装変速機（ディレイラー）

MTB のハンドルでバーエンドバーを握って走行していると、他の握り位置よりもブレーキレバーまでの距離が遠くなります。したがって、停止するまでの距離も長くなります。常に危険の予測に努め、停止するまでの距離が長くなることを計算に入れて走りましょう。

4. 適切なフレームサイズで、サドルとハンドルが適正な位置になっていますか?トップチューブをまたいでみて、股下に手の幅よりも広いスペースがあるかどうか確認してください。十分な余裕がない場合には、本説明書末尾ないし同梱 CD に収録されているさらに詳しい解説を読むか、弊社ホットライン 050-3786-8496 までご連絡ください。

フレームが大きすぎると、不意に下車しなくてはならなくなった場合に怪我をする恐れがあります。クロスカントリーやマラソン用のバイクでは、ペダルが一番低い位置にある状態で、ペダルにかかとがぎりぎり触れるように、サドルを調整します。サドルに座った状態で、つま先が地面に届くかどうか確認してください。オールマウンテンやエンデューロ、フリーライド用のバイクでは、サドルを低めにするのが普通です。特に山の下りではサドルを下げることをお奨めします。サドルの位置についての詳細は、**「Canyon バイクの身体に合わせたフィッティング」**の項をご覧下さい。

5. ビンディングペダルと専用のシューズで走った経験がありますか?このタイプのペダルが初めての方は、走り出す前にまず停車した状態で、固定と解除の方法に慣れるまで何度も練習してください。最初は壁に寄りかかりながら練習すると、横転してしまう心配がありません。必要に応じてペダルの固定と解除の強さを調整してください。必ず最初に BikeGuard に入っている取扱説明書をよく読んでください。ペダルについての詳細は **「ペダル」**の項をご覧ください。

スタンドオーバーハイトの確認

ビンディングペダル用のシューズ

ビンディングペダル

慣れていなかったり、ビンディングペダルのクリート固定力が強すぎると、ペダルからシューズを外せなくなることがあります。**転倒の危険があります。**

6. Canyon のバイクは、所定の用途にのみ使用してください。クロスカントリーやマラソン用のマウンテンバイクは、凹凸の激しいハードなダウンヒルやジャンプなどには適していません。オールマウンテンやエンデューロ用には専用のモデルが用意されています。Torque シリーズの各種モデルではフリーライドもできます。プロがバイクを操作するのを見ると簡単そうに見えますが、実は大量の練習と経験がその陰には隠されています。自分の技量を過信しないようにしましょう。自分の安全のためです。通常 Canyon の自転車は、総重量（ライダーと携行品すべて合わせて）120 kg の積載を想定して設計されています。この上限を絶対に超えないようにしてください。自転車の用途に関する詳細は **「意図される使用」**の項をご覧ください。

7. お客様の自転車にはカーボン製パーツが使用されていますか?カーボンという素材には特に注意が必要で、慎重に取り扱う必要がありますのでご注意ください。必ず **「カーボン素材の注意事項」**の項をよく読んでください。

8. お買い上げになった自転車にサスペンションがついている場合には、フォークの空気圧を確認してください。BikeGuard に調整用のポンプが入っている場合には、そのポンプを使ってください。設定が誤っていると、サスペンションフォークが十分に機能しなかったり、破損したりする恐れがあります。設定が不適切だと必ず走行特性が悪化しますので、自転車走行時の操作性にも不安が生じます。詳細は**「サスペンションフォーク」**および**「フルサスペンション」**の項をご覧ください。

オフロード走行

カーボン素材

サスペンションつきの自転車

Canyon のマウンテンバイクは、ハイエンドのスポーツ用製品です。最高の技術力を駆使した軽量構造が採用されています。あなたも、自転車の取扱のプロになってください。誤った使用や、不適切な組立、不十分な整備などは、レース用マシンである自転車の安全性を損なうことがあります。事故の危険があります。

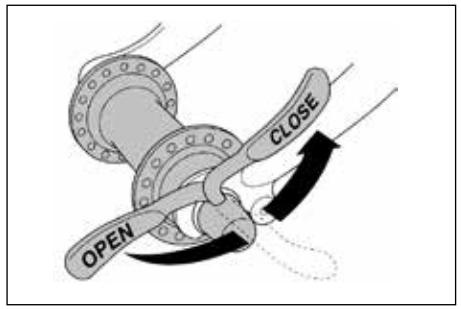
乗車前に必ず確認

乗車する時には走り出す前に必ず以下の項目を点検してください。

1. 前輪・後輪やシートポストなどの各種コンポーネントのクイックリリースとスルーアクスル（搭載されている場合）がしっかりと締まっていますか?詳細は**「クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い」**の項参照。

2. タイヤの状態は良好で、十分なエアーが入っていますか?タイヤをそれぞれ回転させて、振れがなく真円であることを確認します。振れを確認することで、タイヤ側部が破損していたり、軸やスポークが破断していていたりする場合の早期発見につながります。詳細は**「ホイール — タイヤ・チューブ・空気圧」**の項参照。

3. 停車したままで、ブレーキの状態を確認するため、ブレーキレバーをハンドルの方向にしっかりと引きつけます。少し引いた所からブレーキが効き始め、次第に強くなってゆくはずです。ただし、ブレーキレバーを最大限に引いてもハンドルの手前で止まらなくてはなりません。油圧式の（ディスク）ブレーキでは、液体の漏れがないことを確認します。**ブレーキ**に関する詳細は**「ブレーキ」**の項をご覧ください。



タイヤの空気圧を点検してください

レバーがハンドルにつくまで引けてしまうような状態は許されません。

クイックリリースが正しく閉じていないと、自転車から部品が外れてしまう恐れがあります。**転倒の危険があります。**

この項目のどれかに不具合がある場合には、Canyon には乗らないでください。

4. 一般公道や夜間の走行には、ライトを点検します。ライトについては**「法律で定められた要件」**の項をご覧ください。

5. Canyon を軽く持ち上げてから、手を離して地表に落とします。カタカタという異音がした場合には、その発生源を探します。状況に応じて、各種軸受やボルト接合部を確認してください。

6. Strive や Torque などのフリーライドバイクは、使用条件が過酷なため、特に大きな負荷がかかります。該当するバイクをお持ちの方は、乗車前に必ず、材質劣化や疲労を示すひび割れやへこみ、曲がり目などがないかどうか検査してください。

7. 自転車でのライドを安心して楽しむために最も大切なアクセサリは、サドルの下に取り付ける工具を入れた小さなバッグです。工具バッグには、プラスチックのタイヤレバー2本とよく使用するサイズの六角棒レンチ、タイヤの交換用チューブ、パッチキット、携帯電話や現金なども入れておきましょう。エアポンプもフレームに取り付けて携行しましょう。

8. 頑丈な鍵も持って行きましょう。Canyon を駐車しておきたい時に役立ちます。Canyon を停めておく時は、盗難を防ぐために必ず固定物に繋いだ状態で鍵をかけましょう。

お持ちの Canyon の損傷を防ぐために、最大重量を超えないようにして、**「意図される使用」**の項に記載されている荷物の運搬および子供の同乗に関する規則を守ってください。また、自家用車や飛行機でバイクを搬送しようとする時は、事前に**「Canyon バイクの搬送」**の項をお読みください。

無灯火での夜間走行は絶対にやめてください

非常用アイテム一式

Canyon には、路面の影響と、ライダーがバイクに加える力によって、大きな負荷がかかります。このような動的な負荷を受けた各種コンポーネントには、劣化や疲労が生じます。劣化の兆候がないかどうか、Canyon をこまめに点検して、消耗の兆しや、キズや湾曲、変色などがないか、また小さな亀裂が入っていないかを確認してください。耐久期間を過ぎたコンポーネントは、何の前触れもなく急に破損することがあります。Canyon を一定の期間ごとに点検にお持ちいただいて、随時消耗部品を交換してもらってください。修理と走行の安全に関する詳細は**「手入れと点検についての一般的注意事項」**、**「推奨締め付けトルク」**、**「点検・整備頻度」**などの項をご覧ください。

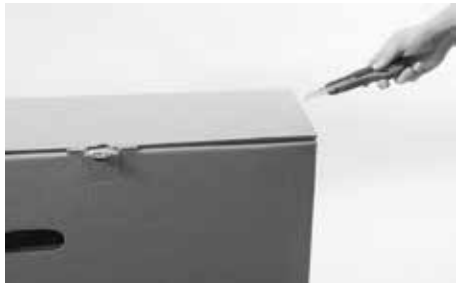
BIKEGUARDから取り出して組み立てる

自転車を BikeGuard から取り出して組み立てるのは難しくありませんが、慎重かつ入念に作業を進めてください。不適切な組み立ては、自転車の安全性を損なう恐れがあります。

まず、お買い上げになった Canyon には、どのようなパーツがあるかを見てみましょう。

マウンテンバイク取扱説明書の表紙についている見開きページを広げてみてください。Canyon バイクの写真に主要なパーツの名称が書き込まれています。このページを広げたままで、本書を読み進んでください。そうすれば、各項の説明にでてくるパーツがどれのことだかすぐにわかります。

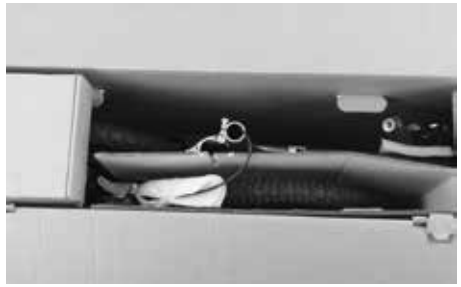
写真は Canyon マウンテンバイクの一例です。これとは外観が異なるモデルもあります。



まず、BikeGuard を開封しましょう。

箱を開けるにはカーペット用カッターのような刃先の短いカッターを使ってください。自転車本体にはカッターを使用しないでください。

BIKEGUARD の同梱品を確認



BikeGuard の中には後輪およびすべてのパーツが取り付けられたフレームと、別添の前輪（ホイールバッグ入りの場合あり）、シートポストつきのサドルが入っています。シートポストにはハンドルを取り付ける時に使用する操作レバーつきのケーブルがついていることがあります。

さらに BikeGuard には小型のパーツ（クイックリリース、リフレクタ、同梱の場合はペダルなど）および Canyon トルクレンチ・交換用ヘッド・Canyon アッセンブリーペースト・マウンテンバイク取扱説明書・付属 CD 入りのツールケースが収められた箱が入っています。

タイヤサイズが 29 インチおよび 27.5 インチのバイクでは、小型パーツとツールボックスの入った箱が BikeGuard の中に縦に入っていることがあります。

自転車本体の作業にはカッターを使用しないでください。パーツに傷をつけたり、またご自分が怪我をする恐れがあります。切断する必要がある場合にはハサミを使ってください。

マウンテンバイクの組立に関する一般事項

お買い上げになった Canyon は、工場で完全に組立を終了し、試乗を行ってあります。以下に解説する手順に従って自転車を組み立てれば、調整を行わなくても支障なく機能します。作業が終わったら、人のいない広場や道で試乗してみてください。

以下に組み立て方法をごく簡単に説明します。自転車の組み立てに詳しくない方や、あまり経験のない方は、マウンテンバイク取扱説明書の詳しい解説を読んでください。同梱 CD に収録されているコンポーネントメーカーの説明書もご確認ください。

初めて乗車する前には必ず**「乗車前に必ず確認」**の項目に記載されている点検作業を行ってください。

フレームを内側から 3 点で固定する作業台を使用するか、組み立てる間誰かに Canyon を支えていてもらうのが最適な方法です。

組み立てる時には、Canyon のフレームのチューブやカーボン製のシートポストを自転車作業スタンドに固定しないでください。適切なアルミ製シートポストに付け替えて自転車作業スタンドに固定します。伸縮式シートポストの場合には可動部分ではなく、下部を十分に引き出した状態で固定してください。伸縮式シートポストを差し込んだり引き出したりする時には、フレームから出ているケーブルがずれたり、折れ曲がってしまうことのないように注意してください。

自転車作業スタンドを使うか、誰かに手伝ってもらうと、簡単かつ確実に自転車を組み立てることができます。

せっかくの新しい Canyon ですから、BikeGuard から出して組み立てるのも誰かに手伝ってもらって一緒に楽しみながら作業を進めましょう。

CANYON トルクレンチの使用

部品同士を確実に固定するためには、トルクレンチの使用が不可欠であると Canyon では考えています。

サイズの合う交換用ヘッドを Canyon トルクレンチの受けに差し込みます。

六角棒レンチをボルトの穴にしっかりと差します。

クランプボルト（ステムやシートポスト、シートポストクランプなど）の最大締め付けトルクを超えると、締め付け力が強くなりすぎます。その結果部品が破損する恐れがあり、事故の危険が大きくなります。さらに、この場合には製品の保証が無効となります。ボルトの締め付けが弱すぎたり、強すぎたりすると、部品が外れたり破損したりして事故の原因となる恐れがあります。Canyon の指定トルクを必ず正確に守ってください。

Canyon トルクレンチの取っ手をゆっくりと廻します。ボルトが締まるにつれて、針が目盛りの上を動いてゆきます。針が所定の締め付けトルクを示す数字の位置に達したら廻すのを止めてください。

Canyon を組み立てるには、BikeGuard に同梱されている Canyon トルクレンチを使用してください。

CANYON アッセンブリーペーストの使用

カーボン製の部品は、締め付け力が強すぎることによる損傷を特に受けやすい性質がありますCanyon アッセンブリーペーストを使用すると、表面同士の密着度を高めることにより、締め付けに必要な力を最大 30%低くすることができます。

さらに、防食性も最適で、濡れた状態でも腐食を効果的に防止します。Canyon アッセンブリーペーストは、カーボン製およびアルミニウム製の結合部すべてに使用することができます。硬化しないため、この用途に最適です。

これは特に、ハンドルとステムやステアリングコラムとステム、シートポストとシートチューブなどの三箇所の締め付けに重要で、締め付け力が強すぎると部品が破損する恐れがあり、また保証が受けられなくなります。

Canyon アッセンブリーペーストを使用することで締め付け力を低下させ、カーボン繊維の破損を予防することができます。また、締め付け部から異音がすることを防ぐ効果もあります。

マウンテンバイクのシートポストには必ずアッセンブリーペーストを使用してください。確実に固定することができます。オフロードでシートポストを下げると、表面にいくらか傷がつきます。これは通常の消耗ですので、クレームの事由とはなりません。

シートポストの高さを頻繁に変えたい方は、伸縮式シートポストの取り付けを依頼することを Canyon ではお奨めします。

Canyon アッセンブリーペーストを塗る前に、部品の表面の汚れや潤滑油の残りを取り除いてください。そしてきれいになった表面に、刷毛やセームタオルなどを使って Canyon アッセンブリーペーストを薄く均一に塗ります。

ペーストを塗ったら部品を所定の位置に取り付けます。

Canyonトルクレンチを使って、所定の最大締め付けトルクを絶対に超えないようにしてください。多すぎた Canyon アッセンブリーペーストは拭き取って、ペーストの袋をしっかりと閉じます。

取り出す

小型パーツの入った箱を取り出して、すぐに使えるところに置いておきます。後ろの保護用段ボールを取り外します。

小型パーツの入った箱から、マウンテンバイク取扱説明書と工具が入っているツールボックスを取り出します。

フレームのシートチューブから保護キャップを外します。

前の保護用段ボールを取り外します。

タイヤサイズが 29 インチおよび 27.5 インチのバイクでは、小型パーツとツールボックスの入った箱が BikeGuard の中に縦に入っていることがあります。

伸縮式シートポストの場合の手順

お買い上げの Canyon に伸縮式シートポストが装備されている場合には、Canyon を BikeGuard から取り出す前に伸縮式シートポストを取り付けてください。伸縮式シートポストは、シートチューブの中を通るケーブルによってハンドルについている操作レバーと接続されており、走行可能な状態になっています。

伸縮式シートポストの操作レバーは、BikeGuard に収められた状態では、必ずしもハンドルに取り付けられているとは限りません。

シートポストクランプのクイックリリースを開くか、ボルトを緩めます。その前にマウンテンバイク取扱説明書の **「クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い」** の項を読んでおいてください。

サドルとシートポストを前輪に固定しているマジックテープを外します。

シートポストを慎重に後輪の上に置きます。前輪と保護用段ボールを取り出して置いておきます。シートポストの保護シートを慎重に外してください。

シートポストの下部およびシートチューブの内側またはシートポストの締め付け部分に Canyon アッセンブリーペーストを少量塗ります。

シートポストは、圧力をかけたり、回転させたりしなくてもスムーズにフレームに入らなくてはいけません。うまく入らない場合には、シートポストクランプをもう少し緩めてください。

片手でシートポストを持ちながら、フレームから出ているシートポストのケーブルを掴みます。片手でシートポストを慎重にシートチューブに差し込むと同時に、もう一方の手でケーブルを慎重に引っ張ります。

⚠ 取り付ける時に、伸縮式シートポストのケーブルが折れ曲がらないように注意してください。

MIN や MAX のマークがついている最低差込位置までシートポストをシートチューブに入れます。

⚠ マウンテンバイク取扱説明書の**「適正なサドルの高さ」**の項にある注意事項および**「手入れと点検についての一般的注意事項」**の項に記載されている許容締め付けトルクを守り、同梱 CD に収録されているコンポーネントメーカーの所定値も遵守してください。

従来タイプのシートポストの場合の手順

サドルの向きを合わせて、シートポストクランプのクイックリリースを閉じるか、ボルトを締めます。シートポストクランプのクイックリリースやボルトをきつく絞めすぎないようにしてください。サドルの保護シートを取ります。

サドルとシートポストがついた前輪を保護用段ボールと一緒に取り出して、慎重に置いておきます。サドルとシートポストを前輪に固定しているマジックテープを外し、サドルとシートポストをすぐに使えるように置いておきます。

フレームを BikeGuard から慎重に取り出して、倒れないように置いてください。

手伝ってくれる人がいる場合には、自転車を支えていてもらいましょう。

ⓘ 梱包材と BikeGuard はすべてそのまま乾燥した場所に保管しておきましょう。そうすれば、自転車をどこかに送ったり、輪行したりする時に再利用できます。

小型パーツの入った箱から、マウンテンバイク取扱説明書と工具が入っているツールボックスを取り出します。

ⓘ モデルによっては前輪がさらにホイールバッグに入っていることもあります。

各種部品と後輪が取り付けられたフレームをBikeGuard から慎重に取り出して、倒れないように置いてください。手伝ってくれる人がいる場合には、自転車を支えていてもらいましょう。

MIN や MAX のマークがついている最低差込位置までシートポストをシートチューブに入れます。サドルの向きを合わせて、シートポストクランプのクイックリリースを閉じるか、ボルトを締めます。シートポストクランプのクイックリリースやボルトをきつく絞めすぎないようにしてください。

シートポストの下部およびシートチューブの内側またはシートポストの締め付け部分に Canyon アッセンブリーペーストを少量塗ります。

シートポストは、圧力をかけたり、回転させたりしなくてもスムーズにフレームに入らなくてはいけません。うまく入らない場合には、シートポストクランプをもう少し緩めてください。

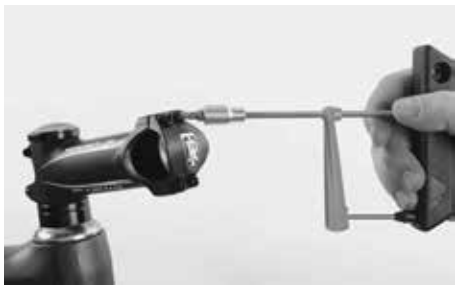
サドルの保護シートを取ります。

⚠ マウンテンバイク取扱説明書の**「適正なサドルの高さ」**の項にある注意事項および**「手入れと点検についての一般的注意事項」**の項に記載されている許容締め付けトルクを守り、同梱 CD に収録されているコンポーネントメーカーの所定値も遵守してください。

ハンドルの取り付け

梱包時にはハンドルは取り外してありますが、ステムは適正に取り付けられています。ステムには何も変更を加えないでください。

フォークについている下のマジックテープを外します。ハンドルを手で押さえながらフレームについているもうひとつのマジックテープを外します。ハンドルはそのまま手で持っておいてください。ハンドルが急に下に向いて破損する恐れがあります。



Canyon トルクレンチを手にとって、ステムのボルトに合う交換ヘッドをトルクレンチに差し込みます。

ステムのハンドルクランプのボルトを緩めて外し、ハンドルクランプを取り外します。

ステムとフォークを進行方向の前に向くように廻します。ケーブル類が捩れないように注意してください。

ハンドルを慎重に下にぶら下がった状態にするか、手伝ってくれる人がいる場合にはハンドルを持っていてもらいましょう。

Canyon アッセンブリーペーストを少し押し出して、ハンドルクランプの内側とステム本体の締め付け部分に薄く塗りつけます。

ハンドルがステムの中央に来るようにマークに合わせて位置を決めます。その時にケーブルやコードが捩れたり、折れ曲がったりせず、均一な曲線を描いて押さえやブレーキまで伸びていることを確認してください。

フロントキャップがついた従来タイプのAheadset® ステムの固定方法

ステムのフロントキャップをつけます。ステムのハンドルクランプの対角位置にあるボルトの順に均一に締めてゆき、ハンドルが軽く締め付けられる状態にします。

ブレーキレバーがいくらか下向きになるようにハンドルの方向を大まかに合わせます。

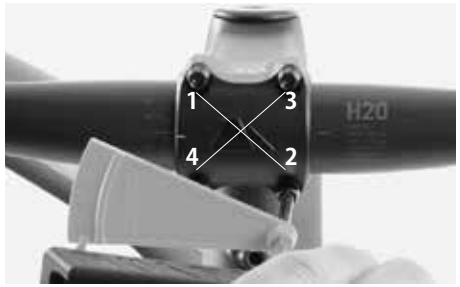
この状態ではまだマウンテンバイクに乗ることはできません。最終的なハンドルの調整と固定を、後述の「**ハンドルの調整と最終取付**」の項の説明に従って行ってください。

ハンドルクランプとステム本体の隙間がそれぞれ平行になっており、上下の隙間の幅が同じになっていることを確認してください。なっていない場合には、クランプボルトを緩めて、均一に軽く締め直します。

フロントキャップがついたCanyon Aheadset® ステムの固定方法

ステムのフロントキャップをつけます。ブレーキレバーがいくらか下向きになるようにハンドルの方向を大まかに合わせます。

- まず上側の二つのボルトを Canyon トルクレンチを使って 3 Nm で締めます。隙間が完全に閉じるまで締める必要があります。フロントキャップがぴったりとついた状態になります。下側の二つのボルトをいくらか緩める必要がある場合もあります。



- 下側のボルトもその後 3 Nm で締め直してください。
- 位置が決まったら、Canyon トルクレンチを使って対角位置にあるボルトの順に、表示されているトルク（8 Nm）まで均一に締め付けてゆきます。このトルクの値は、Canyon ステムと Canyon ハンドルバーの組合せの場合のみ有効ですのでご注意ください。

インパクトプロテクションユニット（IPU）の取り付け

Canyon のモデルにはインパクトプロテクションユニットないし IPU と呼ばれる押さえがついているものがあります。この IPU は、ハンドルやハンドルについている各種装備がトップチューブにぶつかることを防止するためのものです。

お買い上げの Canyon に IPU が搭載されているかどうかは、ステアリングヘッドのすぐ後ろのトップチューブに二つのネジ穴が開いているかどうかでわかります。

この穴がある場合にはインパクトプロテクションユニットと 2 本の六角穴ボルトを小型パーツ入りの箱から取り出してください。

IPU をつけずに走行すると、ハンドルやハンドルについている各種装備がトップチューブにぶつかる恐れがあります。フレームが損傷することがあります。

ステムとハンドルが前に向いていることを確認してください。IPU の丸くなっている側が前に向き、斜めになっている側が後ろに向いてトップチューブとなだらかな斜面をなすように IPU をトップチューブに置きます。

ボルトを穴に差し込んで、指で二〜三回廻します。その時にボルトがスムーズに回るようになっている必要があります。

ボルトを二本とも軽く締めたら、サイズの合う交換ヘッドをつけた Canyon トルクレンチを手に持ちます。ボルトの頭が IPU の上面と同じ高さになるまでボルトを締めます。最後にボルトをどちらも 3 Nm で締め付けてください。

伸縮式シートポストの場合に必要となる手順

伸縮式シートポストの操作レバーは、ハンドルに既に取り付けられている場合と、まだ固定されていないケーブルにぶる下がった状態の場合があります。

まだ固定されていない場合には、操作レバーから保護シートを取ります。

サイズの合う交換ヘッドをツールケースから取り出して、操作レバーのトルクスボルトを緩めます。

⚠ Canyon トルクレンチを使用し、最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。

パターンその 1：SRAM または Avid のブレーキとシマノのシフトレバー

シフトレバーはハンドルに取り付け済みですが、ブレーキレバーはまだついていません。

右ブレーキレバーの保護シートを取ります。そして操作レバーを右ブレーキレバーと一緒にハンドルに固定します。

出荷時に取り付け済みの左ブレーキレバーと方向を合わせてください。ボルトを SRAM 指定のトルクである 5 ～ 6 Nm で締めます。

⚠ ブレーキレバーとシートポスト操作レバーを力ずくで特定の位置に合わせようとしないでください。ボルトを廻しやすい位置はひとつしかありません。

パターンその 2：SRAM または Avid のブレーキと SRAM のシフトレバー

シフトレバーとブレーキレバーがいずれもハンドルに取り付けられていません。操作レバーのクランプバンドにはマッチメーカーと呼ばれる連結部品もついています。

シフトレバーをマッチメーカーに取り付けるためのボルトは、マッチメーカー自体に嵌められているか、シフトレバーに軽くねじ込んであります。

ボルトを SRAM 指定のトルクである 5 ～ 6 Nm で締めます。

右シフトレバーの保護シートを取ります。シフトレバーの固定ボルトを取り外します。

右ブレーキレバーの保護シートを取ります。

そして操作レバーを右ブレーキレバーと一緒にハンドルに固定します。

右ブレーキレバーを左ブレーキレバーと完全に同じ方向に合わせてください。

シフトレバーをマッチメーカーに取り付けます。ボルトを SRAM 指定のトルクである 2.8 ～ 3.4 Nm で締めます。

パターンその 3：シマノのブレーキとシマノのシフトレバー

ブレーキレバーとシフトレバーはハンドルに取り付けられています。ハンドルのブレーキレバーとシフトレバーのクランプバンドよりも内側に操作レバーを取り付けます。操作レバーをまだ自由に回転したりスライドさせることができるようにボルトは軽く締めてください。

隣にあるブレーキレバーのクランプバンドのボルトを緩めて、ブレーキレバーを下に回転させます。

操作しやすい位置にレバーを合わせます。

そうすると操作レバーのボルトを Canyon トルクレンチで廻せるようになります。

ボルトを SRAM 指定のトルクである 5 ～ 6 Nm で締めます。ブレーキレバーを再び上に戻して、反対側のブレーキレバーと位置を合わせます。ボルトをシマノ指定のトルクである 6 ～ 8 Nm で締めます。

前輪の取り付け

前輪を箱（およびホイールバッグ同梱の場合にはバック）から取り出します。

フォークに保護シートがついている場合にはとります。保護材は基本的に手で外れます。うまく外れない場合はハサミを使ってください。カッターは絶対に使用しないでください。

前輪のブレーキから輸送用のパッドスペーサーを抜き取ります。詳細はマウンテンバイク取扱説明書の「**ブレーキ**」の項をご覧ください。同梱 CD に収録されているコンポーネントメーカーの説明書もご確認ください。

ディスクブレーキが搭載されている場合には、ホイールを取り付ける前にブレーキパッドがキャリパー内の受けにぴったりと納まっていることを確認してください。判断の基準になるのは、パッドの隙間が平行になっていることです。

クイックリリース式の前輪

前輪用のクイックリリースを小型パーツの入った箱から取り出します。反対側のナットを廻して外し、スプリングを 1 本クイックリリースから抜き取ります。

クイックリリースを前輪の空洞になっている軸に差し込みます。

ハブの両側にそれぞれ 1 本ずつスプリングを配置します。クイックリリースのどちら側でも、スプリングの直径の小さい方が、ハブ軸側に向いていることを確認してください。クイックリリースのリリースレバーは、左側（チェーンの反対側）に取り付けます。

クイックリリースの反対側のナットは 2 回転だけ締めてください。クイックリリースに関する詳細はマウンテンバイク取扱説明書の**「クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い」**の項をご覧ください。同梱 CD に収録されているコンポーネントメーカーの説明書もご確認ください。

前輪を取り付けます。ブレーキディスクがブレーキパッドの間に入るように注意してください。クイックリリースを、ホイールがしっかり固定されるように閉じます。その前にマウンテンバイク取扱説明書の**「クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い」**の項を読んでおいてください。

前輪を取り付けたら、フォークのブレードの中央に前輪が位置していることを確認します。クイックリリースと脱落防止の爪がしっかりと固定されていることを確認してください。

ホイールを取り付けてクイックリリースを閉じたら、ブレーキレバーを何度か繰り返し引いてください。そうしてから、ホイールを回転させます。

回転するローターがキャリパーに擦れてはいけません。またブレーキパッドに擦れるのも通常の状態としては許されません。

⚠ ディスクブレーキのブレーキパッドが新品の場合には慣らしが必要で、パッドが慣れるまではブレーキの効きが最善の状態にはなりません。詳細はマウンテンバイク取扱説明書の**「ブレーキ」**の項をご覧ください。

スルーアクスル式の前輪

前輪用のスルーアクスルを小型パーツの入った箱から取り出します。

リリースレバーがアクスルの凹みに入るまで完全に開いていることを確認してください。アクスルのネジ山がフォークの左ブレードのネジと嵌合したら、アクスルを時計回りに廻します。最初の数回転はスルーアクスルが楽に回らないといけません。

Rock Shox スルーアクスル Maxle および Maxle Lite 15 mm および 20 mm（Revelation、Reba、SID、Lyrik など）

リリースレバーのついた Maxle タイプのスルーアクスルでは、前輪をフォークに嵌めてブレーキディスクがキャリパーに入るようにします。

両側の受けの間で前輪の位置を合わせ、Maxle リリースレバーが開いた状態で、右側から受けとハブを通してアクスルを差し込みます。

次に力を入れてレバーを時計回りに廻し、手では動かなくなるまで硬く締め付けます。締める時にリリースレバーがアクスルの凹みから外れてしまわないように注意してください。

最後に Maxle リリースレバーを通常のクイックリリースと同じように閉じてください。リリースレバーが前方や横に突き出た状態になっていてはいけません。ボトムケースにぴったりと寄り添うようにしておくことをお奨めします。

Fox E-Thru　15 mm

前輪をフォークに嵌めてブレーキディスクがキャリパーに入るようにします。両側の受けの間で前輪の位置を合わせ、E-Thru リリースレバーが開いた状態で、左側から受けとハブを通してアクスルを差し込みます。

E-Thru リリースレバーを通常のクイックリリースと同じように閉じてください。

レバーを閉める時に、最初は力を入れなくてもレバーが動き、まだ締め付けていない状態で、半分を過ぎるとレバーの力がどんどん強くなってゆき、最後にはレバーを動かすのが難しい状態になっている必要があります。

アクスルのネジ山がフォークの右ブレードのネジと嵌合したら、アクスルを時計回りに廻します。最初の数回転はスルーアクスルが楽に回らないといけません。アクスルを軽く締めてから 3 分の 1 回転ほど戻します。

レバーが完全に閉じない時は、もう一度開いてアクスルを反時計回りに少し廻します。再度リリースレバーを閉じてみてください。

フォークのブレードを指でつかみながら、手のひらでレバーを押してください。ただし、絶対にスポークやブレーキディスクをつかんではいけません。

閉じた状態でリリースレバーが回転しないことを確認してください。リリースレバーが前方や横に突き出た状態になっていないように注意してください。ボトムケースの前でほぼ垂直に上向きに閉じられているのが最善の状態です。

Rock Shox Maxle Lite ス ル ー ア ク ス ル 15 mm（2014 年モデル以降の Pike など）

新型の Maxle Lite は現在のところ Pike のみに使用されていますが、すでにお馴染みの Maxle と取り扱いが異なります。取り扱い方法は、Fox E-Thru とほぼ同じになっています。

前輪をフォークに嵌めてブレーキディスクがキャリパーに入るようにします。両側の受けの間で前輪の位置を合わせ、Maxle Lite リリースレバーが開いた状態で、右側から受けとハブを通してアクスルを差し込みます。

アクスルのネジ山がフォークの左ブレードのネジと嵌合したら、アクスルを時計回りに廻します。最初の数回転はスルーアクスルが楽に回らないといけません。

アクスルを軽く締めてから 3 分の 1 回転ほど戻します。

Maxle リリースレバーを通常のクイックリリースと同じように閉じてください。

レバーを閉める時に、最初は力を入れなくてもレバーが動き、まだ締め付けていない状態で、半分を過ぎるとレバーの力がどんどん強くなってゆき、最後にはレバーを動かすのが難しい状態になっている必要があります。

レバーが完全に閉じない時は、もう一度開いてアクスルを反時計回りに少し廻します。再度レバーを閉じてみてください。

フォークのブレードを指でつかみながら、手のひらでレバーを押してください。ただし、絶対にスポークやブレーキディスクをつかんではいけません。

閉じた状態でリリースレバーが回転しないことを確認してください。リリースレバーが前方や横に突き出た状態になっていないように注意してください。ボトムケースの前でほぼ垂直に上向きに閉じられているのが最善の状態です。

Fox 20 mm（36 Float/Talas/Van）

この 20 mm スルーアクスルには前輪を固定するための装置が複数ついています。前輪を取り付けるには、両側のフォークエンド下端についているリリースレバーを完全に開きます。前輪をフォークに嵌めてブレーキディスクがキャリパーに入るようにします。

アクスルのネジ山がフォークの左ブレードのネジと嵌合したら、アクスルを時計回りに廻します。最初の数回転はスルーアクスルが楽に回らないといけません。そしてアクスルを手では動かなくなるまで硬く締め付けます。スルーアクスルのレバーを再び閉じます。

両側の受けの間で前輪の位置を合わせ、右側から受けとハブを通してアクスルを差し込みます。アクセルについているレバーを開きます。

ホイールの固定方法がどのような方式であっても、数キロメートルまたは数時間走行した時点で必ず車輪が確実に固定されていることを確認してください。遅くとも 4 時間後または 80 km 走行後には点検が必要です。車輪が確実に固定されていないと、転倒して身体と生命に関わる不測の事態に至る恐れがあります。

リリースレバーを二本とも閉じます。レバーを閉める時に、最初は力を入れなくてもレバーが動き、まだ締め付けていない状態で、半分を過ぎるとレバーの力がどんどん強くなってゆき、最後には強い抵抗がある状態になっている必要があります。

フォークのブレードを指でつかみながら、手のひらでレバーを押すこともできます。ただし、絶対にスポークやブレーキディスクをつかんではいけません。

サドルとシートポストの調整と取り付け

これまで乗っていた自転車のボトムブラケットからサドル上端までの距離を測ってみましょう。新しい Canyon でもサドルの高さを同じに調整します。

シートポストを必要なサドルの高さに合わせてシートチューブに差し込みます。

マウンテンバイク取扱説明書および同梱 CD の**「適正なサドルの高さ」**の項にある注意事項および**「手入れと点検についての一般的注意事項」**の項に記載されている許容締め付けトルクを守り、コンポーネントメーカーの所定値も遵守してください。

シートポストを必要以上にシートチューブに差し込まないでください。アッセンブリーペーストによってシートポストには少し傷がつきます。これはクレームの事由とはなりません。

サドルの向きを合わせて、シートポストクランプのクイックリリースまたはボルトを強すぎないように（すなわち最大許容トルク以下で）締めます。Canyon トルクレンチを使ってください。

サドルの保護シートを取ります。

カーボン製の締め付け部分にグリスやオイルを塗らないでください。

シートポストの MIN や MAX のマークが見えている状態では、絶対に Canyon に乗らないでください。

Canyon のパーフェクト・ポジション・システム（PPS）を使えば、Canyon に試乗してみなくても、ご自分にぴったりのフレームサイズを選ぶことができます。PPS は弊社ウェブサイト www.canyon.com でご利用いただけます。

ハンドルの調整と最終取付

ハンドルの調整は、前輪を取り付けて適正なエアーを入れた状態で行ってください。ブレーキレバーが軽く下に向いているのがマウンテンバイクでは適正な走行状態です。サドルに座ってブレーキレバーに指をかけた時に、伸びた腕と指が直線をなします。

調整が終わったらCanyonトルクレンチを使って、クランプボルトを対角位置にあるボルトの順に締め付けます。ほとんどの場合にはステムに最大締め付けトルクが書いてありますのでその値を超過しないようにしてください。

マウンテンバイクのハンドルは、両端にいくらか角度がついているものが大多数です。その場合にはライダーの手首は自然に楽な状態となって、外側に無理にひねった状態になることはありません。

ペダルの取り付け

Canyon マウンテンバイクには、市販の大手ペダルメーカー製ペダルを取り付けることができます。

Canyon を組み立てるには、BikeGuardに同梱されているCanyonトルクレンチを使用してください。

ペダルを取り付けるには、まず軸に書かれている文字を見てください。R と書いてあるペダルが右で L と書いているのが左のペダルです。左のペダルは左ネジで、ネジを締める時に廻す方向が通常とは逆の反時計回りになっていますのでご注意ください。

最初の二三回は手でペダルをクランクのネジ穴にねじ込みます。それからペダルレンチを使ってペダルが固定されるまで廻します。

ペダルをねじ込む前に、ネジ部分に軽く市販のアッセンブリーグリスを塗ってください。

必ず六角棒レンチで締め付ける必要があるタイプのペダルもあります。

ペダルの固定状態を 100 km 走行後にもう一度確認してください。ペダルが緩んでネジ山を破壊してしまい、転倒の原因となる可能性があります。また、それ以外のボルトもしっかりと固定されているかどうか、締め付けトルク値に従って点検してください。

サスペンションフォークに空気を入れる

運送のためにサスペンションフォークは完全に空気を抜いてあります。サスペンションフォークが適正な空気圧となるように空気を充填する必要があります。

サスペンションフォークのキャップを外します。

サスペンションフォークに関する詳細はマウンテンバイク取扱説明書の**「サスペンションフォーク」**の項をご覧ください。同梱 CD に収録されているコンポーネントメーカーの説明書もご確認ください。

サスペンションフォークの設定が誤っていると、サスペンションフォークが十分に機能しなかったり、破損したりする恐れがあります。

フォークメーカーの取扱説明書は同梱 CD に収録されています。空気を入れる前および初めて乗車する前に必ずその説明書をよく読んでください。

BikeGuard に同梱の専用のポンプでサスペンションフォークに空気を入れます。フォークメーカーのばね定数調整に関する推奨値に従ってください。フォークメーカーの取扱説明書は同梱 CD に収録されています。

リアサスペンションに空気を入れる

フルサスペンションのマウンテンバイクの場合には、空気圧を点検する必要があります。

リアサスペンションのキャップを外します。

モデルによっては搬送のためにサスペンションのエアを完全に抜いてあります。サスペンションが適正な空気圧となるように空気を充填する必要があります。

リアサスペンションが正しく調整されていないと、リアサスペンションが十分に機能しなかったり、破損したりする恐れがあります。

BikeGuard に同梱されている専用のポンプでリアサスペンションに空気を入れます。リアサスペンションメーカーの推奨値に従ってください。リアサスペンションメーカーの説明書は同梱 CD に収録されています。

リアサスペンションの調整に関する詳細はマウンテンバイク取扱説明書の**「フルサスペンション」**の項をご覧ください。同梱 CD に収録されているコンポーネントメーカーの説明書もご確認ください。

リアサスペンションメーカーの説明書は同梱 CD に収録されています。空気を入れる前および初めて乗車する前に必ずその説明書をよく読んでください。

公道を走るための装備

あとは、白いリフレクタをハンドルに、赤いリフレクタをシートポストに取り付け、ベルをつけます。

最後にスポークリフレクタを取り付けてください。前輪と後輪のスポークにそれぞれリフレクタを 2 個ずつ、対称の位置に取り付けるようにしてください。

バイクで公道を走る際には、その国の道路交通規則を遵守してください。これに関する注意事項は同梱 CD 収録マウンテンバイク取扱説明書**「法律で定められた要件」**の項をご覧ください。

点検と調整

ホイールを取り付けてスルーアクスルまたはクイックリリースを閉じたら、ブレーキレバーを何度か繰り返し引いてください。そうしてから、ホイールを回転させます。

ホイールの取り付けが終わったら、停車状態でブレーキのテストを行ってください。ブレーキレバーには遊びが必要で、最大限に引いてもハンドルの手前で止まる必要があります。詳細は同梱 CD 収録マウンテンバイク取扱説明書**「ブレーキ」**の項をご覧ください。

回転するローターがキャリパーに擦れてはいけません。またブレーキパッドに強く擦れるのも通常の状態としては許されません。両輪を回転させて、振れがなく真円であることを確認します。

変速機の機能を確認します。ギアを全段切り替えてみて、リアの一番大きな歯車にチェーンが掛かっている状態で、ディレイラーがスポークに接触する可能性がないことを確認してください。

変速機の調節に関する詳細は同梱 CD 収録マウンテンバイク取扱説明書**「変速機」**の項をご覧ください。

ディスクブレーキのブレーキパッドが新品の場合には慣らしが必要です。

マウンテンバイク取扱説明書の**「Canyon バイクの身体に合わせたフィッティング」**の項にある解説に従って、サドルとグリップの位置を調整し、ハンドルやグリップ、シートポストがしっかり固定されているかどうか確認してください。

タイヤの側面に表示されている空気圧を上限として両輪のタイヤに空気を入れます。タイヤとチューブに関する詳細は同梱 CD 収録マウンテンバイク取扱説明書**「ホイール — タイヤ・チューブ・空気圧」**の項をご覧ください。

組み立てが終わったら、**「初めて乗車する前に」**の項に記載されている点検作業を確実に行ってください。

シートポストは最低でも先端がトップチューブの下まで入るかシートポストの MIN や MAX のマークが中に入るまで、フレームに差し込む必要があります。

シートポストの MIN や MAX のマークが見えている状態では、絶対に Canyon に乗らないでください。

取り付けおよび点検作業が終わったら、人のいない広場や道で試乗してみてください。組み立てや調整に問題がある場合、そのまま公道やオフロードを走行すると、走行中に不具合が生じて自転車の操縦ができなくなる恐れがあります。

100 ～ 300 km 走行した時点で、再度すべてのボルトがしっかりと固定されているかどうか、締め付けトルク値に従って点検してください。これに関する詳細は同梱 CD 収録マウンテンバイク取扱説明書**「手入れと点検についての一般的注意事項」**、**「推奨締め付けトルク」**、**「点検・整備頻度」**などの項をご覧ください。

CANYONバイクの梱包

Canyon を弊社のマイスター整備工場に点検のため送ったり、旅行に持って行くために梱包する必要がある場合には、いくつかの注意事項を守ることで、大切な自転車が無事に目的地に届きます。

BikeGuard には梱包方法の説明書**「マウンテンバイクを梱包するには」**が入っています。バイクを梱包する時には、必ず説明書の内容に忠実に従ってください。

Canyon を梱包する手順をひとつずつ説明した梱包方法の説明書は弊社公式ホームページ www.canyon.com にも掲載されています。

飛行機で移動する時には、Canyon の BikeGuard を使って梱包するか、Canyon の BikeShuttle などの適切な自転車用ハードケースを使用してください。

自動車で運ぶ時には、バイクを確実かつ滑る心配がないように固定してください。自信がなかったり、疑問がある場合には、本説明書末尾ないし同梱 CD に収録されているさらに詳しい解説を読むか、弊社ホットライン 050-3786-8496 までお問合せください。

自転車やその一部を固定しないまま車内において運ぶのはやめてください。走行中に滑って車内を移動することがあり危険です。

発送時に Canyon が同梱の説明書通りに梱包されていなかった場合には、運送中の損傷に対する補償を Canyon Bicycle GmbH から受けることができなくなります。

Canyon BikeShuttle

Canyon BikeGuard

断面積が大きなフレームチューブは、通常の自転車キャリアに固定すると、クランプによって押しつぶされてしまう恐れがあります。カーボンフレームはそのまま使い続けると突然折れる危険があり、アルミ製フレームはすぐにへこんでしまいます。専用のキャリアが自動車用品店にあります。

自動車で運送する時には、外れる可能性のあるもの（工具・バッグ・チャイルドシート等）が自転車についていないことを確認してください。**事故の危険があります。**

クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い

操作方法が簡単なクイックリリースですが、取り扱いを誤ったことによる事故は後を絶ちません。

クイックリリースには、主に 2 つの操作箇所があります。

- ハブの片側にあるリリースレバー：レバーを閉じる動きをカムによって締め付け力に変換する機能があります。
- ハブのもう一方の側にあるクランプナット：スキュアーの固定力をこのナットで調整します。

ホイールを確実に固定するには

- クイックリリースを開きます。この状態では OPEN の文字が見えているはずです。
- レバーを締め付け位置の方向に回します。レバーの外側に CLOSE の文字が見えるようになります。レバーを閉める時に、最初の半分ぐらいまでは力を入れなくてもレバーが動く状態（まだ締め付けていない状態）でなくてはいけません。
- 残りの半分は、レバーの力がどんどん強くなってゆくはずです。最後にはレバーを動かすのが難しい状態になります。フォークやフレームなどを指でつかみながら、親指の付け根の母指球でレバーを押してください。ただし、ブレーキディスクをつかんではいけません。
- レバーの最終位置は、車輪に平行になっている必要があります。つまり、レバーが横方向に突き出した状態ではいけません。レバーは、フレームに沿った、不意に開いてしまうことのないような位置にくるようにしてください。
- しっかり固定されているかどうかを確認するため、閉じた状態のレバーを左右に廻してみます。

クイックリリースを開く

クイックリリースを閉じる

ホイールが正しく取り付けられていないと、重大な転倒や事故につながる恐れがあります。

ホイールがしっかりと固定されていることを乗る前に確認していない自転車には、絶対に乗らないようにしましょう。万が一走行中に車輪が外れたら、転倒してしまいます。

自転車をどこかに停めておく場合には、クイックリリースで固定されたホイールも、フレームと一緒に固定物に繋いだ状態で鍵をかけましょう。

- リリースレバーが回転してしまう場合には、ホイールが確実に固定されていません。レバーを一旦開いて、固定力を強くする必要があります。固定力を強くするには、反対側のナットを、時計回りに半回転廻します。
- 再び同じ手順でクイックリリースを閉じ、しっかりと固定されたかどうかもう一度確認します。リリースレバーを廻すことができなくなっていれば、しっかりと固定されています。
- 次にホイールを地面から数センチ程度持ち上げて、タイヤを上から軽く叩いてみましょう。車輪がしっかりと固定されていれば、フレームのドロップアウトから外れることはありません。

サドルのクイックリリースが確実に固定されているかを確認するには、フレームを押さえてサドルをひねることができるか試してみます。

クイックリリースレバーを母指球で押して閉じる

フレームに対してサドルをひねることができるか試してみましょう

クイックリリースのリリースレバーは前輪後輪とも常にCanyonの左側(チェーンの反対側)にあることを覚えておきましょう。そうすれば、前輪を裏返しに取り付けてしまうことがありません。
スルーアクスル RockShox Maxle の場合には、Maxle リリースレバーは常に右側にあります。

クイックリリースが完全に閉じていないとホイールが外れることがあります。**事故の原因となり非常に危険です。**

ディスクブレーキを搭載している自転車では、標準装備されているクイックリリースを、軽量構造と呼ばれるパーツと絶対に交換しないでください。

クイックリリースを車輪盗難防止用のロッキングスキュアーに付け替えることもできます。ロッキングスキュアーを開くには、特殊な専用のレバーか六角棒レンチが必要となります。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社ホットライン 050-3786-8496 までお問い合わせください。

スルーアクスル式ホイールの取り付けに関する注意事項

スルーアクスルが採用されるのは、バイクに対する負荷が大きなフリーライドやダウンヒルジャンプなどで使用するモデルです。スルーアクスルを使用することによってサスペンションフォークの剛性が向上します。

現在市販されているスルーアクスル製品には、さまざまなものがあります。その中には、クイックリリースで固定するタイプのものもあります。それ以外のタイプでは、取り付けや取り外しに特殊な工具が必要となることがあります。

自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社ホットライン 050-3786-8496 までお問い合わせください。

下記の各種スルーアクスルに関する詳細事項は本説明書の最初の方にある「**BikeGuard から取り出して組み立てる**」の項をご覧ください。

- Rock Shox スルーアクスル Maxle および Maxle Lite　15 mm および 20 mm
- Fox E-Thru　15 mm
- Rock Shox Maxle Lite スルーアクスル 15 mm
- Fox 20 mm

アクスルを固定する時は、メーカーが推奨している工具以外は絶対に使用しないでください。作業には必ずトルクレンチを使ってください。締め付けトルクを少しずつ（0.5Nm ずつ）規定の最大締め付けトルクまで上げてゆくようにして、こまめにコンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認してください。メーカー指定の最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。アクスルを強く締めすぎると、アクスルやフォークのブレードが破損することがあります。

Rock Shox スルーアクスル Maxle および Maxle Lite 15 mm および 20 mm

Fox E-Thru　15 mm

Fox 20 mm

通常スルーアクスルには、メーカーの詳細な説明書が添えられています。説明書の内容をよく読んでから、ホイールの取り外しや整備作業をするようにしましょう。

アクセサリの取付や改造を行う際の注意事項

Canyon の自転車は、それぞれの用途に合わせた仕様のスポーツ用製品です。マッドガードなどを取り付けることによって機能に支障をきたし、その結果として走行時の操作性が劣化することがあります。アクセサリの購入および取り付けの前に、そのアクセサリがお客様の Canyon に取り付け可能な互換性があるかどうかの確認が必要です。ベルやホーン、ライトなどを取り付ける時には、その製品が認可された検査済みのものであり、道路交通法により使用が許されているものであるかどうかをよく確かめてください。電池・充電式バッテリーを使用するライトには、波線マークとアルファベットの K が表示されている必要があります。(**「法律で定められた要件」**の項参照)

荷台やチャイルドシートを取り付けたり、チャイルドトレーラーを牽引したりしようとする場合には、まず**「意図される使用」**の項を読んで、それが可能かどうか確認してください。原則的に可能である場合には、それに適したモデルについて弊社のホットライン 050-3786-8496 までお問い合わせください。

自分が完璧にこなすことのできる作業だけをするようにしましょう。

ハンドルやハンドルステム、フォークなどの交換は、必ず専門の技術者に依頼することをお奨めします。どのような場合にも、必ずアクセサリメーカーの取扱説明書に従ってください。新たなコンポーネントやアクセサリを取り付ける時には、その適切な取り付けを行う責任は常にお客様自身にあります。少しでも疑問がある場合には、お持ちの Canyon を弊社のマイスター整備工場にお送りください。

マッドガードを取り付けた Canyon

荷台

マッドガードや荷台などを後から取り付けることにより、お客様の Canyon の機能を損なうがありますので、なるべく弊社のラインナップにご用意しておりますアクセサリをご利用ください。そうすれば、確実に適合品を使用することができます。

取り付けに問題があると、コンポーネントが外れたり、折れたりして、重大な転倒事故の原因になる恐れがあります。安全に関わる固定ボルトは、規定のトルクで締め付けてください。

アクセサリの取り付けやコンポーネントの互換性、改造などについて疑問がある場合には、本説明書末尾ないし同梱 CD に収録されているさらに詳しい解説を読むか、弊社ホットライン 050-3786-8496 までご連絡ください。

カーボン素材の注意事項

カーボンという素材は、正しくは炭素繊維強化プラスチック、略称 CFRP とも呼ばれ、他の軽量素材とは異なる特殊な点があります。その特性を知ることは極めて重要です。そうすれば、お買い上げになった大切な Canyon を末永くお楽しみいただけると同時に、いつも安心してその機材に身を任せることができます。

炭素繊維強化プラスチックが自転車競技に適していることは、無数の勝利によって実証されています。この素材は、素材に適した設計・加工・取扱により、極めて強度が高く、高負荷に耐えるコンポーネントの大幅な軽量化を可能にします。

カーボンの物性で非常に特殊なのは、素材の脆性です。このような弱点があるために、カーボンは負荷がかかっても塑性変形はしませんが、内部構造はすでに傷んでいる可能性があるのです。極端な場合には繊維が分離してしまい、いわゆる剥離現象が発生して、コンポーネントの強度が著しく低下することがあります。過度の負荷がかかって内部の繊維がすでに損傷していても、スチールやアルミのように曲がったりすることがないので、見ただけではわからないのです。そのためカーボン製のパーツは、過度の負荷がかかった後もそのまま使用し続けると折れることがあり、転倒や不測の事態に至る恐れがあります。過度の負荷がかかるような出来事があったら、そのパーツ、できれば Canyon のバイク全体を弊社のマイスター整備工場で検査させることを是非お奨めします。

Canyon を停めておく時は、必ず丁寧に倒れないように立てかけてください。カーボンフレームやカーボン製コンポーネントは、自転車が倒れただけでも破損することがあります。

カーボン素材

走行中の状態に注意しましょう。カーボンコンポーネントから異音がしたら、機材の不具合が発生する予兆かも知れません。すぐに自転車の使用をやめて弊社の整備工場ホットラインに連絡し、その後の対応を相談してください。ご自分の安全のためにも、カーボン製パーツの修理は絶対に禁物です。破損したものは直ちに交換し、取り外したものを第三者が使用することが絶対にないように取りはからってください。

カーボン製コンポーネントは、絶対に高温にさらしてはいけません。パウダーコーティングや焼付塗装などは禁物です。その際に必要な高熱によってコンポーネントが破壊される恐れがあります。また、炎天下の車内に保管したり、熱源の近くに置いておかないでください。

断面積が大きなフレームチューブは、通常の自転車キャリアに固定すると、クランプによって押しつぶされてしまう恐れがあります。そのようなカーボンフレームを使用し続けると、何の前触れもなく急に破損することがあります。カーボンフレームも運べる特殊なタイプのキャリアがあります。

ライダーと携行品 (リュックサック)、自転車を合わせた総重量が 100 kg を超えることは許されません。トレーラーの使用は一切認められていません。

手入れについて

炭素繊維強化プラスチック製コンポーネントの清掃には、柔らかい布ときれいな水を使い、必要に応じて少量の洗剤を水に加えます。落ちにくい油やグリスなどの汚れは、石油系クリーナーを使用するときれいになります。アセトンやトリクロロエチレン、塩化メチル等を含有する脱脂剤や、溶剤ないし溶剤を含む非中性洗剤や化学洗剤などは表面が腐食しますので絶対に使用しないでください。

表面を保護し光沢を出すには、カーワックスを使用することもできます。研磨液や塗装面クリーナーには固体成分が含まれており、表面に傷をつける恐れがあります。

水と柔らかい布で清掃

特殊なシールがカーボンを保護

カーボン製ハンドルとバーエンドバーを絶対に併用しないでください。専用のバーエンドバーだけは例外です。カーボン製ハンドルをカットしないでください。またブレーキレバーやシフトレバーをハンドルの表示位置より内側や必要以上に内側に固定しないでください。折れる危険があります。

カーボン製のフレームやシートポストを作業スタンドのクランプに挟まないでください。破損する場合があります。堅牢な（アルミ製の）シートポストを取り付けてクランプに挟むか、フレームを内側から 3 点で固定する作業台や、フォークとボトムブラケットシェルで固定する作業台などを使用してください。

超軽量構造のパーツはすべてそうですが、カーボン製コンポーネントも、その耐久期間には限りがあります。そのため、ハンドルやシートポスト、カーボン製ホイール、ステムなどは、使用頻度と負荷に応じて、たとえば 3 年毎や 15,000 km 毎など、定期的に交換してください。無事故の場合でも同様です。

ダウンチューブの下側など、カーボンフレームの傷つきやすい場所には専用の保護シールを貼って、ケーブルが擦れたり、石がぶつかることによる損傷から保護してください。

カーボン製コンポーネントにオイルやグリスを塗ることは禁物です。グリスが表面に侵入して蓄積され、摩擦係数が下がることにより、許容締め付けトルクの範囲内で確実に固定することができなくなります。カーボン製コンポーネントに一度グリスがついただけでも、確実な締め付けがまったくできなくなる場合があります。

自転車の清掃時など、定期的にカーボン製コンポーネントに切欠きや亀裂、へこみ、変色などの外的損傷がないかどうか点検してください。布がどこかに引っ掛かるようなことがあれば、その箇所を検査する必要があります。Canyon の使用をやめてください。直ちに弊社のホットライン 050-3786-8496 までご一報ください。

フリーライドバイクに関する注意事項

フォークロスやデュアルスラローム、ダウンヒル、フリーライドなどは、最も過酷な自転車競技ということができます。ジャンプしたり、段差を走ったり、高速のダウンヒルや急カーブなど、凹凸の激しいコースを走るのは、人間にも、機材にも大変な負担がかかります。このような競技で使用する自転車は非常に堅牢でなくてはならず、競技によっては高性能のサスペンションも要求されます。クロスカントリーやツーリング、マラソン用などのマウンテンバイクでは、負荷に耐えられず重大な事故につながることでしょう。

上記の種類のバイクはスポーツ性の高い過酷な使用のために設計されているとは言っても、どんな負担にも耐えられるわけではありません。特に次に挙げるような状況では、機材への負担が大きくなりすぎて破損する恐れがあります。

- 技術的に問題のあるジャンプ、鋭い角への着地、前輪だけで着地するジャンプ、短すぎるジャンプ、トリックがジャンプの着地までに完了しない場合
- 対向斜面への着地、ふたつの斜面の間への着地、平坦なエリア（フラット）での着地では回転つきジャンプや、走行方向に垂直な向きのジャンプ、ハンドルから手を離したり、ペダルから足を外したりするジャンプなど

この他にも次のような行為は機材に過度の負担をかけ、摩耗が早く進行したり、不具合が生じる可能性もありますので、できる限り避けてください。

- チェーンの張りが弱すぎる状態で走行しチェーンに過大な負荷をかけること
- 過度のグラインド（チェーンまたはチェーンリングでスライド）
- 空気圧が低すぎる状態で走行しホイールに過大な負荷をかけること
- サスペンションを柔らかすぎる設定にした状態での走行や、フレームおよびドロップアウトなどでスライドし、フレームやパーツに過大な負担をかけること

Torque Playzone

必ず専用のプロテクタを装着してください

フリーライドバイクのコンポーネントには大きな負荷がかかります。お使いのバイクのコンポーネントを一年に一度は点検し、必要に応じて交換してください。

ダートバイクやフォークロス、デュアルスラローム、ダウンヒル、フリーライドなどに使用するバイクは、生粋のスポーツ用マシンです。自分を過信しないようにしましょう。自分の安全のためです。プロのアクションやショーは簡単そうに見えても、身体と生命の危険を孕んでいます。必ず十分な専用のプロテクタを装着してください。

適正なサドルの高さ

ダートバイクやフリーライド、デュアルスラローム、ダウンヒル用のバイクでは、用途によりサドルの調整を変える必要があります。他の種類の自転車とはまったく性格が異なり、自転車の操縦性と体の動きやすさを最重視します。

長距離を走る場合には必要なサドルの高さが、ペダルをこぐ動作によって決まります。拇指球をペダルの軸上に乗せるのが、よいこぎ方です。クランクが一番下のペダルがサドルから最も遠い位置でも、脚が伸びきった状態になってはいけません。脚が伸びきってしまうと、ペダリングが丸くスムーズにならなくなってしまいます。

サドルの高さを検査するのは簡単です。大事なのは靴底が平らな靴を履いていることです。サドルに座って、一番低い位置にしたペダルにかかとを乗せます。この状態では足が伸びきっているのが適正な状態です。腰が斜めに傾かないように注意してください。

スポーツ性の高い**フリーライドやダウンヒル**などでは、サドルは非常に低く下げて、後ろに傾斜させるのが普通です。ご自分のトレーナーや所属しているスポーツクラブ、または弊社のホットライン 050-3786-8496 に適正なサドルの高さをお問い合わせください。

サドルの位置を変更する方法については、**「Canyon バイクの身体に合わせたフィッティング」**の項をご覧下さい。

RockShox の Reverb などのような伸縮式シートポストでは、ハンドルからボタン操作ひとつでサドルの高さを変えることができます。同梱 CD に収録されている取扱説明書をご覧ください。

MTB で急坂を下りるときはサドルを低く下げることをお奨めします。サドルを下げて長距離を走ると、膝の痛みが生じることがあります。

Strive

フリーライドなどではサドルが後ろに傾いているのが普通

伸縮式シートポスト

このタイプのマウンテンバイクは、一年のシーズンが終わっただけですでに摩耗が進み、主要部品ないし構造を支える部品の交換が必要となる場合もあります。このタイプの自転車は少なくとも 3 ヶ月から 4 ヶ月に一度徹底的なチェックが必要です。

転倒してしまったら

1. ホイールがまだしっかりと車輪の受け（フォークエンド／ドロップアウト）に固定されていることと、リムがフレームないしフォークの中央に位置していることを確認してください。両輪を回転させます。そうすれば、振れがなく真円であるかどうかがわかります。ホイールに目で見えるような振れがある場合には、ホイールの振れ取りをする必要があります。詳細は**「ブレーキ」**および**「ホイール」**の項をご覧ください。

2. ハンドルとステムが曲がっていたり、欠けていたりしないかまた傾いていないか確認します。ステムがフォークにしっかり固定されていることを確認するために、前輪を押さえてハンドルをひねってみます。また、ブレーキレバーに体重をかけてみることで、ステムにハンドルがしっかり固定されていることを確認します。詳細は**「Canyon バイクの身体に合わせたフィッティング」**および**「ステアリングヘッド」**の項をご覧ください。

3. チェーンがまだチェーンリングとスプロケットにかかっているかどうかを確認します。自転車が変速機側に倒れた場合には、変速機が問題なく機能するか確認することをお奨めします。誰かにサドルを持って自転車を持ち上げおいてもらい、ゆっくりと全段シフトしてみます。特にギアの軽い方に向かってチェーンが大きなスプロケットに移動してゆく時に、リアディレイラーがどこまでスポークに近づくかに注意してください。リアディレイラーやドロップアウトが歪んでいると、ディレイラーがスポークにぶつかり、**転倒の危険**があります。

ホイールがしっかりと留まっているか確認してください

前輪を押さえてハンドルをひねることができるか試してみましょう

スプロケットを後ろから見た時に、リアディレイラーのガイドプーリが、正しいスプロケットの歯の真下にあるかどうかを確認します

「カーボン素材の注意事項」の項にある注意事項も確認してください。

リアディレイラーや後輪、フレームなどが破損する恐れがあります。フロントディレイラーを点検してください。位置がずれているとチェーンが外れて自転車の推進力が失われます。(**「変速機」**の項も参照)

4. サドルの向きを、トップチューブに合わせるか、ボトムブラケットシェルに向かつて見て、サドルがねじれていないことを確認します。

5. 自転車を数センチ程度持ち上げてから、手を離して地表に落とします。その時に何か音がしたら、緩んでいるボルトがないかどうか確認しましょう。

6. そして最後にもう一度自転車全体をよく眺めてみてみると、歪みや変色、亀裂などに気がつくことがあります。

すべての確認を行って問題がなかった場合にのみ、くれぐれも慎重に自転車に乗つて帰宅してください。急に加速したり、ブレーキをかけたりすることは避けて立ちこぎもしないでください。

自転車の走行能力に疑問がある場合には、念のため、自動車で迎えに来てもらってください。自宅に戻ったら、改めて自転車を詳細に点検する必要があります。パーツが破損している場合には、修理ないし交換が必要です。本説明書末尾ないし同梱 CD に収録されているさらに詳しい解説を読むか、確信が持てない場合には、弊社ホットライン 050-3786-8496 までご連絡ください。

衝撃的な力がかかったカーボン製のコンポーネントや、曲がったアルミ製のパーツは、突然折れることがあります。変形を直す(まつすぐに戻す)こともできません。まつすぐに直しても、破断する危険性が大きいことには変わりありません。特に危険なのはフォークやハンドル、ステム、クランク、シートポスト、ペダルなどです。安全が第一ですので、確信が持てない場合には、該当するパーツを交換することをお奨めします。

リアディレイラーがスポークに絶対に触れないことを確認してください

サドルの向きをトップチューブに合わせて、ねじれていないことを確認します

軽量構造のパーツは、ご自分の安全のため、転倒後は交換しておきましょう

フレームセット組み立てに関する注意事項
技術仕様

Canyon は高品質のカーボンフレームおよびアルミフレームを単体でも自分の好みに合わせて組み上げたい方のためにご提供しております。

Canyon のマウンテンバイクフレームに取り付けるフォークは、適正なストローク長に合わせて選ぶ必要があります。確信が持てない場合には、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

したがつて、フレームを組み上げパーツを取り付ける人が、責任を持つて部品の互換性と適正な組み立てを確保する必要があります。市販されているパーツは無数にあるため、Canyon の本説明書でそのすべてを網羅することはできません。Canyon は、部品のあらゆる組合せについての責任は負いかねます。

また、各パーツメーカーの説明書を必ずよく読むことをお奨めします。原則として、パーツの組合せに問題があると、お客様の Canyon の安全性が損なわれる可能性があります。そのため、組み立ては専門業者か、弊社のマイスター整備工場に依頼することをお奨めします。ご自分の安全のためにも、無理な作業はしないようにしてください。

Canyon Nerve のフレームセット

お客様の Canyon の組み立ては弊社の整備工場にご依頼ください。

実際に作業を行う人の経験や手先の器用さによつては、本説明書の記載内容では十分ではない可能性もあります。作業によつては、専用の引抜き工具などの特殊な工具や、さらに別の説明書が必要となることもあります。

フレームのチューブを挟んで自転車作業スタンドに固定しないでください。薄肉のチューブが破損する恐れがあります。まず堅牢な (アルミ製の) シートポストを取り付けてクランプに挟むか、フレームを内側から 3 点で固定する作業台や、フォークとボトムブラケットシェルで固定する作業台などを使用してください。

フレームはすぐに組み上げられる状態になっており、ネジ切りや、各種軸受およびシートチューブのリーマー加工は済んでいます。フレームに作業を行う必要はありません。フレームや、位置を変えることができるケーブルガイドなどの補助パーツなどを、分割したり、穴開けなどで改造しないでください。

パーツをフレームに取り付ける時には必ず(カーボン製シートポスト、コラムがカーボン製のフォークに取り付けるステム、カーボン製フレームに取り付ける場合のあらゆるタイプのシートポストなどを除く) 高品質のアッセンブリーグリスを使ってください。これが腐食の防止になります。グリスを塗っておかないと、時間が経過した時に、お客様の Canyon を分解することができなくなる可能性があります。

Canyon バイクの場合には、ステアリングヘッドおよびフォークは取り付け済みです。

必ず、締め付けトルクを弱い状態から徐々に最大締め付けトルクまで上げてゆくようにして、コンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認する方法は、各項の解説に従ってください。

締め付けトルクの範囲がわからないパーツは、締め付けトルクを少しずつ上げてゆくようにして、こまめにコンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認してください。

同梱されているステムのみの使用が許されています。

Canyon のフレームを完成車に組み上げる人が、自分で責任を持って、パーツの構成がメーカーの指針や一般の規格、現在の科学技術の水準に適合するものであることを担保する必要があります。個々のパーツのフレームとの互換性に関して疑問がある場合には、弊社ホットライン 050-3786-8496 までお電話ください。

所定の締め付けトルクを必ず守ってください

作業にはトルクレンチが必需品

Canyon の Lux および Ultimate シリーズの CF フレームは、カーボン繊維を自転車走行時の負荷に合わせて加工してあります。そのため、リベット止めされているケーブルエンドには、ケーブルの方向のみに負荷をかけることができます。ケーブルの初期伸びを予め取っておくために、斜めに引っ張ったり、フレームから横に引っ張ったりしないでください。フレームが破損してしまう恐れがあります。

コンポーネントには、締め付けトルクが印刷されていたり、貼り付てあることがあります。その値に従ってください。必ず付属のコンポーネントメーカーの説明書をお読みください。

ステアリングヘッド / ヘッドセット

フレームはすべて、カップが圧入された一体型ヘッドセット (インテグレーテッド ヘッドセット) 仕様で出荷されます。

サスペンションフォーク

Canyon のマウンテンバイクフレームに取り付けるサスペンションフォークは選択肢の中からお選びいただけます。

フォーク長がフレームのジオメトリーに合うものである必要がありますのでご注意ください。お選びになったサスペンションフォークのフォーク長およびステアリングコラム直径公称値は弊社の公式ウェブサイト www.canyon.com に掲載されています。

それ以外のフォークを取り付けると、少なくとも走行特性の劣化につながります。場合によってはお客様の Canyon バイクが操縦不能になり、**転倒の危険**があります。また、フォークのクラウンがフレームの下でも自由に回転することを確認してください。

クラウンはフレームに接触することなく回転しなくてはなりません

サスペンションフォークのフォーク長にご注意ください

フォークが合っていないと走行特性が変化し、最悪の場合には自転車が操縦不能になります。

ボトムブラケット

全フレーム共通：BSA/BSC 1.370x24T,
（右側は左ネジなので注意）
シェル幅：

マウンテンバイク	68 mm
Torque シリーズ	73 mm
プレスフィット	92 mm
（2.5 mm スペーサー使用時 89.5 mm）	

通常のカートリッジベアリングに高品質のアッセンブリーグリスを塗って直接取り付けることができます。ベアリングメーカー指定の締め付けトルクを守ってください。

リアエンド幅

マウンテンバイクフレーム共通：	135 mm
X12 のリアエンド幅：	142 mm

交換式ディレイラーハンガー

交換式ディレイラーハンガーは、どのフレームにも十分に固定されています。締め付けトルク 1.5 Nm を守ってください。最大締め付けトルクである 1.5 Nm を絶対に超えないようにしてください。

例外：Strive	6 Nm

ボトルケージ

最大締め付けトルク 5 Nm を守ってください。最大締め付けトルクである 5 Nm を絶対に超えないようにしてください。

ケーブルエンド

力のかかる方向に合わせてケーブルエンドがリベット留めされている Canyon の Ultimate CF および Spectral のフレームでは、シフト用ケーブルないしブレーキ用ケーブルの方向のみに負荷をかけてください。斜め方向や、ケーブルの方向に反する負荷は、フレームの損傷につながる恐れがあります。

ベアリングメーカー指定の締め付けトルクを超えないように

交換式ディレイラーハンガーを取り替える時には、最大締め付けトルクである 1.5 Nm を絶対に超えないこと

ボトルケージの取り付け時には最大締め付けトルク 5 Nm を守ってください

ディレイラーハンガーを交換する時は、ディレイラーハンガーとフレームの間に少量のグリスを塗ることをお忘れなく。

シートポスト

新しいシートポストを取り付ける時には、必ず公称直径がフレームのシートチューブと同じであることを確認してください。シートポストは、圧力をかけたり、回転させたりしなくてもスムーズにフレームに入らなくてはいけません。フレームとシートポストの寸法に差があると、シートポストが折れる可能性があります。

シートポストをフレームに取り付ける前に、シートチューブに鋭い角や縁がまったくないことをよく確認してください。カーボン製のシートポストやカーボン製シートチューブを使用する場合には、どちら側にもグリスやオイルがまったくついていないことを確認してください。必要に応じてシートチューブの清掃とバリ取りを行います。

シートポストクランプのクイックリリースやボルトをきつく絞めすぎないようにしてください。**「適正なサドルの高さ」**の項にある注意事項および**「手入れと点検についての一般的注意事項」**の項に記載されている許容締め付けトルクを守り、コンポーネントメーカーの所定値も遵守してください。締めすぎるとシートポストが破損することがあり、その結果として事故やライダーの負傷の原因となる可能性があります。

Canyon の専用カーボンアッセンブリーペーストを使用して、シートポストをしっかりと固定しましょう。

弊社ホームページ掲載のシートポストの直径に関する注意事項をご確認ください。www.canyon.com/service

シートポストがフレームにぴったり合うことを確認してください

クイックリリースを強く締めすぎないようにしましょう

シートチューブとシートポストの直径が完全に一致していないと、フレームやカーボン製シートポストが折れる恐れがあります。それが事故やライダーの負傷を招く結果になる可能性があります。

カーボン製シートポストやカーボン製フレームのシートチューブには絶対にグリスを塗らないでください。

シートポストは最低でも先端がトップチューブの下まで入るか、シートポストについている最低ラインが中に入るまで、フレームに差し込む必要があります。シートポストの最低ラインが見えている状態では、絶対に Canyon に乗らないでください。

CANYONバイクの身体に合わせたフィッティング

Canyon のクロスカントリーレーサーに乗って風を切りながら疾走したいという方も、Canyon の Nerve シリーズのオールマウンテンバイクで楽しく走りたいという方も同じです。(座る) 姿勢が、Canyon の乗り心地やライダーのパフォーマンスを決めます。ですから、ご自分の Canyon のサドルとハンドルを、自分のニーズに合わせて精密に調整しましょう。

基本的に、マウンテンバイクはスポーツ用製品です。したがってマウンテンバイクに乗る人には、体幹部および頸背部や肩に、ある程度の筋力があることを前提としています。

ライダーの身体のサイズによって、Canyon の適切なフレームサイズが決まります。選んだ自転車のタイプによって、乗車時の姿勢がおのずと決まってきます。ただし、Canyon に搭載されているコンポーネントの中には、身体の寸法に合わせてある程度の調整がきくものがあります。そのようなコンポーネントには、シートポスト、ハンドルステム、ブレーキレバーなどがあります。

フレームサイズを選ぶ時には、スタンドオーバーハイトに十分な余裕があることを確認して、トップチューブにぶつかって痛い思いをする心配がないようにしましょう。

Canyon のパーフェクト・ポジション・システム(PPS) を使えば、Canyon に試乗してみなくても、ご自分にぴったりのフレームサイズを選ぶことができます。PPS は弊社公式ウェブサイト www.canyon.com でご利用いただけます。

フレームには十分な股下の余裕が必要

マラソンタイプのライダーの一般的な姿勢

フリーライドで下りを走るときの一般的な姿勢

次に解説する作業はどれも、ある程度の経験と適切な工具、手先の器用さが必要とされます。組み立てが終わったら必ず簡易テスト (**「乗車前に必ず確認」**の項参照) を行って、人のいない広場や道で試乗してみてください。そうすれば、落ち着いてすべてを再確認することができます。不安な方は、位置の確認だけにしておくのが賢明です。必要なら Canyon を専門の知識がある人にみてもらってください。

適正なサドルの高さ

必要なサドルの高さは、クロスカントリーやマラソン、ツーリングなどの場合、ペダルをこぐ動作によって決まります。

重要: ペダルをこぐ時には、足の親指の付け根の拇指球をペダルの軸上に乗せるのが、よいこぎ方です。その状態で、クランクが一番下の位置にあっても、脚が伸びきった状態になってはいけません。サドルが高すぎると、この一番低い位置を通過するのが難しくなり、ペダリングの動きが丸くスムーズにならなくなってしまいます。サドルが低すぎると膝の痛みの原因になります。ですから、次のような簡単な方法を用いて、サドルの高さを検査しましょう。検査には靴底が平らな靴を履いてください。

- サドルに座って、一番低い位置にしたペダルにかかとを乗せます。この状態では足が伸びきっている必要があります。腰が斜めに傾かないように注意してください。

サドルの高さを調節するには、シートクランプのボルトまたはクイックリリースを緩める必要があります。(その前に **「クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い」** の項を読んでおいてください。) シートクランプのボルトを適切な工具で反時計回りに廻して緩めます。

シートポストについているマークよりも先までシートポストを引き出さないでください。シートチューブが長く、トップチューブよりも上まで突き出ているタイプのフレームでは、シートポストの先端が最低でもトップチューブの下まで入るように差し込む必要があります。従って、最低でも差し込みが 10 センチ以上必要となる可能性があります。

サドルの高さを調整するには、シートクランプのクイックリリースを緩めます

一番低い位置にしたペダルにかかとを乗せた状態では足が伸びきっていなければなりません

シートポストとフレームで、所定の最低差し込み長が異なることがあります。その場合は長い方の差し込み長に従ってください。

成長期の子供は、サドルの高さを 2 ～ 3 ヶ月ごとに検査してください。

カーボン製フレームのシートチューブでアルミのスリーブがない場合には絶対にグリスを塗らないでください。カーボン製シートポストの使用時には、金属製のフレームもグリスは厳禁です。カーボン製パーツは一度グリスがついただけで、確実な締め付けができなくなる場合があります。

- 緩めたシートポストの高さを調整します。シートチューブの中に入る部分には常にしっかりとグリスを塗っておくようにしてください。(カーボン製のフレームおよびシートポストを除く)シートポストがシートチューブの中で簡単に滑らない場合でも、けっして無理な力をかけないでください。困ったら弊社のホットライン 050-3786-8496 をご利用ください。
- サドル先端の向きを、ボトムブラケットに向かって見るか、トップチューブに合わせて、サドルが真っ直ぐ前を向くようにします。
- シートポストのクランプを締めます。締めるにはサドルクランプのボルトを時計回りに廻します。それほど手に強い力を入れなくても、十分な固定作用が得られるはずです。得られない場合には、シートポストがフレームとうまく合っていない可能性があります。確信が持てない場合には、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。
- シートポストがしっかりと固定されているか確かめましょう。サドルの前後を両手でしっかりと押さえてひねってみます。サドルが回転しなければ、シートポストは固定されています。
- これで脚の伸び方がよくなったかどうか、再度確認しましょう。足をペダルの最適な踏み位置にもってゆきます。拇指球がペダルの中央にある時に膝が軽く曲がった状態になっていれば、サドルは適正な高さになりました。
- また、その状態で確実に足が地面に届くかも確認しておきましょう。届かない場合は、サドルをもう少し下げる必要があります。

スポーツ性の高いダートやフリーライド、ダウンヒルなどでは、サドルは非常に低く下げて、後ろに傾斜させるのが普通です。ご自分のトレーナーや所属しているスポーツクラブ、または弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせになるか、**「フリーライドバイクに関する注意事項」**の項をお読みください。

RockShox の Reverb などのような伸縮式シートポストでは、ハンドルからボタン操作ひとつでサドルの高さを変えることができます。同梱 CD に収録されている取扱説明書をご覧ください。

サドルの向きをトップチューブに合わせて、ねじれていないことを確認します

フレームに対してサドルをひねることができるか試してみましょう

締め付けトルクを少しずつ (0.5Nm ずつ) 規定の最大締め付けトルクまで上げてゆくようにして、こまめにコンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認してください。メーカー指定の最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。

シートクランプのボルトを強く締めすぎないようにご注意ください。ボルトを締めすぎるとシートポストやフレームが破損する恐れがあります。**事故の危険があります。**

最低ラインが見える所までシートポストが引き出された状態では、絶対に自転車に乗らないでください。シートポストが折れたり、フレームが損傷する恐れがあります。シートチューブがトップチューブよりも上に延びているフレームでは、シートポストを最低でもトップチューブないしシートステイの下まで差し込むことをお奨めします。

適正なハンドルの高さ

ハンドルの高さによって上半身の傾斜が決まります。ハンドルの取り付け位置が低いほど、上半身が前に傾斜することになります。その方がライダーの受ける空気抵抗が減り、前輪に体重をかけることができますが、強い前傾姿勢は体力を消耗し、手首や腕、上半身やうなじへの負担が増すため乗り心地も悪くなります。

AHEADSET® ステム / スレッドレス式
(Aheadset® は、Dia-Compe 社の登録商標です。)

Aheadset® タイプのステアリングヘッドを搭載する自転車ではステムを利用してステアリングヘッドの調整も行います。ステムに変更を加えた場合には、軸受を再調整する必要があります。(これに関しては **「ステアリングヘッド」** の項参照) 高さを調節するには、スペーサーと呼ばれる中間に挟まっているリングの構成を変更するか、いわゆるフリップフロップタイプのモデルではステムを上下逆にすることが唯一の方法です。

同梱されているコンポーネントメーカーの説明書もご覧ください。

Aheadset® ステム

ハンドルの高さによって上半身の傾斜が決まります

ハンドルとステムの組合せは、ハンドルおよびステムのメーカーが互換性を確認しているものを選んでください。

ステムは自転車の構造を支える主要部品です。変更を加えることにより、安全上の問題が生じる場合があります。ステムおよびハンドルのボルトは、適正に締め付ける必要がありますのでご注意ください。規定値は **「推奨締め付けトルク」** の項に記載されています。変更を計画中で疑問がある方は、弊社のホットライン 050-3786-8496 をご利用ください。

- ステアリングコラムの上についているプレシャープラグのボルトを取り外し、キャップを外します。
- ステムの横にあるボルトをそれぞれ緩めます。ステムをフォークから抜き取ります。
- これでスペーサーが外れるようになりました。
- Canyon のカーボンアッセンブリーペーストをステムを固定する部分に少量塗ってください。
- ステムをコラムの一番奥まで通して、取り外したスペーサーをすべてステムの上に嵌めます。

ステムの横にあるボルトをそれぞれ緩めます

スペーサーを外してステムを取り付け、外したスペーサーはステムの上に乗せます。

軸受を改めて調整し直したら、ステムのボルトをしっかりと締めます。

ステムによって、長さや直径およびハンドルクランプ内径の寸法にはさまざまなものがあります。その選択を誤ると危険を招く場合があります。ハンドルやステムが折れて、事故の原因となる可能性があります。部品の交換時には、表示のある適切な純正部品のみをご使用願います。

ハンドルクランプの縁が鋭利になっていないように注意して下さい。変更を計画中の方は、弊社のホットライン 050-3786-8496 をご利用ください。

スペーサーの数を減らしたい場合には、ステアリングコラムを短くする必要があります。元に戻すことはできませんので、その前傾姿勢が間違いなく自分に合っていることが確実な場合にのみ、変更を行うことをお奨めします。この作業は専門業者に依頼してください。弊社の Canyon 整備工場ホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせ頂くのが最善策です。

ステムを裏返す場合には、さらにハンドルも取り外す必要があります。

- ハンドルを外すには、ステムの前方にあるハンドルを固定するボルトを外して、ハンドルを慎重に取り外します。
- こちら側の固定部分にも Canyon のカーボンアッセンブリーペーストを塗って、ステムを裏返したらハンドルを再び固定します。
- また、ハンドルをステムの中央に合わせてください。
- ステムのクランプボルトはすべてトルクレンチで所定値に従って締め付けてください。カーボンアッセンブリーペーストを使用していれば、通常なら最大の締め付けトルクまで締め付ける必要はありませんのでご注意ください。ボルトの締め付けは指定値よりも 20 ～25 % 低いトルク、たとえば指定値が 8 Nm であれば 6 Nm の締め付けで十分です。こうすれば素材への負担を軽くできます。
- 軸受を改めて調整し直します。
- ステムが前輪と一直線になり、ハンドルが進行方向に対して垂直になるように位置を合わせます。ステムの位置を合わせたらボルトを締めて、ひねりテスト（**「ステアリングヘッド」**の項参照）を行ってください。

ステムの前にあるボルトをすべて外します

ボルトを再び締めます

ハンドルクランプの縁が鋭利になっていないように注意して下さい。変更を計画中の方は、弊社のホットライン 050-3786-8496 をご利用ください。

お持ちの Canyon マウンテンバイクにカーボン製のステアリングコラムが搭載されている場合（ステムのスリット内が黒または黒光りしているのでわかります）には、細心の注意が必要です。専門家に頼みましょう。

ステムおよびハンドルのボルトは、規定のトルクで締め付ける必要がありますのでご注意ください。該当する値は**「推奨締め付けトルク」**の項または付属のコンポーネントメーカーの説明書に記載されています。困ったら弊社のホットライン 050-3786-8496 をご利用ください。締め付けトルクが適正でないと、ハンドルやステムが外れたり、折れたりする可能性があります。重大な事故につながる恐れがあります。

サドル・ハンドル間距離とサドルの調整

ハンドルのグリップ部分とサドルの距離やサドルの角度も、前傾姿勢の角度に影響を与えるため、乗り心地や走行性が変化します。

ハンドルとサドルの距離は、サドルクランプをずらすことで、わずかながら変更が可能です。ただし、シートポスト上でサドルレールを横にずらすと、ペダルの踏み方も変わってきます。サドルが前後に移動することで、ライダーがどの程度後方からペダルを踏むかが変わってきます。

サドルが水平になっていないと、リラックスして走行することができません。常にハンドルで身体を支えていないと、サドルから滑り落ちてしまうからです。

ハンドルのグリップ部分とサドルの距離は前傾姿勢の角度に影響を与えます

サドルが後ろに傾斜していてはいけません

シートポストのボルト類は、規定のトルクで締め付ける必要がありますのでご注意ください。トルクレンチを使用し、最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。最大締め付けトルクは**「推奨締め付けトルク」**の項およびコンポーネント自体、もしくはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。

サドルを絶対にサドルレールの湾曲している部分では固定しないでください。必ずまっすぐな部分で固定します。

サドルで調整が可能な範囲は、ごくわずかしかありません。ステムの長さを変える方法であれば、最大で十センチを超える距離の変更が可能になります。ただしその場合には、各種ケーブルの長さもそれに応じて変更する必要があります。このような改造を行う際には、必ず専門の自転車整備工場に依頼してください。ご質問やご予約は弊社のホットライン 050-3786-8496 までどうぞ。

サドルの位置と角度の修正

特許技術のクランプ ボルト平行 2 本締めタイプ
特許技術を搭載するこのシートポストでは、サドルの角度および水平方向の位置を固定するヘッドを、2 本の平行の六角穴ボルトで押さえています。シートポストのヘッド部分についているボルトを両方とも緩めます。ボルトを緩めるのは 2～3 回転までにしてください。それ以上緩めると、クランプ全体がばらばらになってしまうことがあります。

サドルを好みの位置にずらします。サドルを軽く叩くと動くことがよくあります。サドルのレールについているマークに従って、その範囲を守ってください。

サドルの上面が水平になったまま動かないように注意しながら、ボルトを均一に左右交互に締めてゆきます。サドルの調整は、自転車が水平な地面においてある状態で行ってください。

ボルトを締めたら、サドルの前後両端をつかんで交互に力をかけてみることにより、サドルが傾かないか確認してください。

シートポスト MONORAIL

Selle Italia のサドルシステムである Monorail には、特殊なシートポストのヘッドが使用され、このヘッドにサドルを取り付けます。サドルには通常にように 2 本のサドルレールではなく、サドル中央を通る 1 本のカーボンレールがついています。
この方式により、サドルの水平方向の可動範囲が大きくなります。

シートポストの 2 本のボルトを緩めると、サドルが前後に動くようになります。同じ 2 本のボルトでサドルの角度も変えること（サドルの先端を少し下げるなど）ができます。ボルトは最大 8 Nm で締め付けてください。

2 本のボルトを交互に均一に締めてゆき、最大許容締め付けトルクを絶対に超えないようにしてください。

ボルトを締めたら、サドルが傾かないか確認してください

シートポスト Monorail

月に一度は、ボルトの固定状態が**「推奨締め付けトルク」**の項や付属の取扱説明書、コンポーネント自体などに記載されている規定の締め付けトルクになっているか、トルクレンチで確認してください。

前後一列に配置された 2 本のボルトで固定するクランプ
両方のボルトを 2 ～ 3 回転だけ緩めます。それ以上緩めると、クランプ全体がばらばらになってしまうことがあります。サドルを水平方向に動かしてサドル・ハンドル間距離を調整します。両方のボルトを均一に廻すことで、サドルの角度が変わらないようにしてください。

サドルの先端を下げたい場合には、前のボルトを廻します。場合によっては後ろのボルトを少し緩める必要があることもあります。サドルの後端を下げたい場合には、後ろのボルトを廻します。完璧な位置が見つかったら、クランプがサドルレールにはまっているのを確認してから、シートポストメーカー指定の締め付けトルクまでボルトを締めます。

その際には**「手入れと点検についての一般的注意事項」**の項に記載されている推奨締め付けトルクに従ってください。ボルトを締めたら、サドルの前後両端をつかんで交互に力をかけてみることにより、サドルが傾かないか確認してください。

両方のボルトを 2 ～ 3 回転だけ緩めます

両方のボルトを交互かつ均一に規定の締め付けトルクで締めます

レールのマークされている範囲内で固定するように位置を調整してください

ステムによって、長さや直径およびハンドルクランプ内径の寸法にはさまざまなものがあります。その選択を誤ると大きな危険を招く場合があります。ハンドルやステムが折れて、事故の原因となる可能性があります。

シートポストのクランプがサドルレールの規定の範囲内にくるように位置を決めてください。規定範囲がマークされていない場合には、サイドレールの直線部分に固定するようにして、前と後ろの湾曲部には絶対に固定しないでください。**折れる危険**があります。

サドルを交換する場合、シートポストが通常は直径 7 ミリのサドルレール用に設計されている点にご注意ください。異なる仕様のサドルレールを使用すると、シートポストが折れて転倒事故につながる恐れがあります。

ハンドルとブレーキレバーの調整

マウンテンバイクのハンドルは、両端にいくらか角度がついているものが大多数です。ハンドルの位置を調整して、手首に無理のない、あまり外側にひねった状態にならないようにしましょう。

ハンドルを回転させて位置を調整

- ステムの前についている六角穴ボルトを緩めます。
- ハンドルを回転させて、お好きなポジションにしてください。
- ステムのクランプがハンドルの中央からずれないように注意して下さい。
- そしてボルトをトルクレンチでゆっくりと締め直します。規定の締め付けトルク（**「手入れと点検についての一般的注意事項」**の項参照）を守ってください。ハンドルの位置を直したら、ブレーキレバーとシフトレバーも調整する必要があります。
- レバーを固定している六角穴ボルトを緩めます。
- ブレーキレバーおよびシフトレバーをハンドル上で回転させます。サドルに座った状態で、指をブレーキレバーにかけてみてください。腕と手が一直線になっているかどうかチェックしましょう。
- レバーのクランプを再び締めて固定します。
- ハンドルがしっかり固定されていることを確認するために、Canyon の前に立って、両側のブレーキレバーを持ってハンドルを掴みます。そしてぐっと力を入れて下に押した時に、ハンドルが回ってしまってはいけません。回ってしまう場合は、固定用のボルトを慎重に締め直してください。

ステムの前についている六角穴ボルトを緩めます

両方のボルトを規定の締め付けトルクで締めます

指をブレーキレバーに乗せた状態で腕と手が一直線になるのが理想的です

ブレーキレバーとシフトレバーを規定の締め付けトルクで締めてください

バーエンドバーをつけると、ハンドルの持ち方のパターンが増えます。バーエンドバーは、ライダーがダンシングと呼ばれる立ちこぎをしている時に楽に掴めるような位置に合わせるのが一般的です。そうするとバーエンドバーは地面とほぼ平行になるか、約 25 度上向きの角度になります。

- ボルトを緩めます。ボルトは大体バーエンドバーの下面または上面についています。1 ～ 2 回転緩めてください。
- エンドバーを使いやすい位置まで回転させます。左右のバーが同じ角度になるようにご注意ください。
- ボルトを必要な締め付けトルクで締め直します。
- しっかりと固定されているかどうかを確認するため、エンドバーを廻してみてください。
- カーボンハンドルにバーエンドバーを取り付ける場合には、特殊なバーエンドキャップを使用する必要があります。カーボンハンドルの取扱説明書を必ず確認してください。ハンドルのメーカーによってバーエンドバーの使用を厳しく制約していることがあります。

バーエンドバーをつけると、ハンドルの持ち方のパターンが増えます

ボルトを必要な締め付けトルクで締めます

ステムやハンドル、エンドバー、ブレーキなどのボルトは、規定のトルクで締め付ける必要がありますのでご注意ください。該当する値は**「手入れと点検についての一般的注意事項」**の項または付属のコンポーネントメーカーの説明書に記載されています。締め付けトルクが適正でないと、コンポーネントが外れたり、折れたりする可能性があります。重大な事故につながる恐れがあります。

バーエンドバーを垂直につけたり、後ろ向きにつけないでください。転倒した時に負傷の原因となることがあります。

エンドバーつきのハンドルで走行時は、停止するまでの距離が長くなりますのでご注意ください。ハンドルを持つ位置によって、ブレーキレバーとの距離が遠くなります。

ブレーキレバーの握り幅調整

ブレーキレバーの多くは、レバーとハンドルの距離を調整できるようになっています。手が小さいライダーのために、ブレーキレバーを掴みやすいようにハンドルに近づけることができます。ブレーキが効き始めるレバーの位置も、指の長さに合わせて調整する必要があります。

- ブレーキパッドが制動面に接触する位置を確認してください。レバーを引き始めてすぐにその位置に達してしまう場合には、ブレーキをずらす必要があります。握り幅を調整したい場合には、まずブレーキを調整するために**「ブレーキ」**の項をご覧ください。修正しないまま握り幅を調整すると、ブレーキが擦れる可能性があります。しかしそうではなく、レバーをストロークの半分以上引いた時点でようやくブレーキが効き始めるようであれば、レバーの握り幅を狭くする余裕があります。
- 通常は、ブレーキのケーブルやホースがレバーに挿入されている部分の近くに、小さなボルトがついています。ボルトを締めてみてレバーが動くかどうか確認してください。
- 油圧式ブレーキの場合には、通常レバーにアジャスターボルトがついています。このボルトで位置を変更できます。
- お好みの握り幅になったら、パッドが制動面に触れるまでのレバーの遊びが十分にあるかどうか確認してください。

ブレーキの握り幅

ブレーキレバーの握り幅調整

エンドバーつきのハンドルで走行時は、停止するまでの距離が長くなりますのでご注意ください。ハンドルを持つ位置によって、ブレーキレバーとの距離が遠くなります。

ステムやハンドル、ブレーキなどのボルトは、規定のトルクで締め付ける必要がありますのでご注意ください。該当する値は**「手入れと点検についての一般的注意事項」**の項または付属のコンポーネントメーカーの説明書に記載されています。締め付けトルクが適正でないと、コンポーネントが外れたり、折れたりする可能性があります。重大な事故につながる恐れがあります。

ブレーキレバーがハンドルにつくまで引けてしまうような状態は許されません。それよりも前の時点で制動力が最大に達する必要があります。

ブレーキメーカーの説明書もご確認ください。

ペダル

どのような靴でもサイクリングに適しているわけではありません。自転車に乗るときに履く靴は、靴底が硬いしっかりとしたものが好適です。靴底が柔らかすぎると、ペダルが靴底を通して足にあたり、足が痛くなる恐れがあります。かかとの部分の靴底はあまり幅が広すぎると、ペダルをこいだ時にフレームのステイにぶつかってしまい、自然な足の位置でペダリングができないのでよくありません。膝の痛みの原因になる恐れがあります。

さまざまなタイプのペダルの仕組み

好ましいペダルとしては、脱着可能なメカニズムで足をペダルに固定するビンディングペダルと呼ばれるタイプのものがあります。足が固定されているため、高速のペダリング時や凹凸の激しい所を走行時にも、ペダルから足が滑ってしまうことがありません。また、足がしっかりと固定されていると、ペダルを前後に動かしたり引き上げることもできるので、ペダリングの動きがスムーズになります。さらに、足の親指の付け根の拇指球がうまくペダルの軸の上にあたることや、ハンドルを切った時に誤って足の先で前輪をロックしてしまうことがないという利点もあります。

ビンディングペダル

ビンディングペダル用のシューズ

ビンディングペダルには必ず専用のシューズが必要になります。

ペダルメーカーの取扱説明書を読むか、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

ビンディングペダルでは、専用のサイクリングシューズがペダルと噛み合って固定されるようになっており、スキーのビンディングに似ています。まずクリートの先端でペダルを回転させて、ペダルが水平になったところで踏み込んで力をかけます。マウンテンバイクのペダルはほとんどが両面仕様になっていますので、ペダルの向きを直す必要はありません。カチッという音とともにシューズがペダルにはまる感触が伝わってきます。その音がクリックとも聞こえるためドイツではクリックペダルとも呼ばれています。

固定を解除するには、かかとを外側にひねるタイプが一般的です。初めて足をペダルに固定・解除する練習をする時には、壁に寄りかかるか、誰かに支えてもらってください。

ペダルのタイプによる機能面の違いは、形状や解除角度、クリート固定力などの点にあります。膝の弱いライダーは、「足の遊び」があるペダルを選ぶことをお奨めします。このタイプのペダルでは、シューズが固定された状態でかかとを左右にある程度動かすことができるようになっています。

ビンディングペダルの中には、クリートが靴底に埋め込まれていて、歩行時にも邪魔にならないものがあります。

固定を解除するには、かかとを外側にひねります

靴底に組み込まれた小さな固定プレート（クリート）

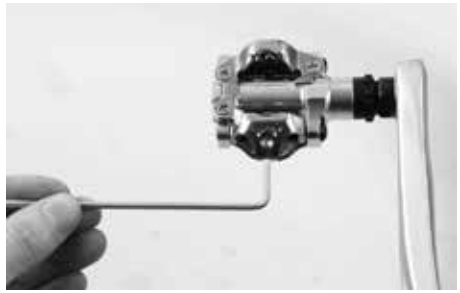
ペダルをクリートに引っ掛ける動作やペダルに固定する動作、そしてかかとを外側にひねって固定を解除する動作を、最初は停車した状態で練習してから、人のいない道でさらに技術を磨きましょう。ペダルメーカーおよびシューズメーカーの取扱説明書をよく読んでください。ご質問がある方は弊社のホットライン 050-3786-8496 までどうぞ。

調整と整備

ペダルのタイプによって技術仕様が大きく異なる部分もあります。しかし、基本的な調整の仕方はすべての仕様に共通です。

- シューズのクリート固定位置は、親指の付け根の拇指球がペダルの軸の上にくることが目安となります。
- 足はペダルを踏む時に自然な姿勢になっていることが大切です。自然な姿勢では、ほとんどの人のかかとがいくらか内側に寄っています。
- 固定用のボルトが常に硬く締まっていることを確認する必要があります。クリートが固定されていないと、ペダルから外れなくなります。**転倒の危険があります。**
- ペダルのクリート固定力を自分の好みに合わせて調整してください。最初の内は弱くしておくのが賢明です。小さな六角穴ボルトを廻して、脱着時のバネの強さを確認します。
- むき出しになっているバネや機械部分は定期的にゴミを落としてオイルを注す必要があります。
- クリートから異音がする場合には、クリートとペダルが接する部分に少量のオイルを注すことで解消できることがあります。
- 定期的にクリートの摩耗状態を確認してください。ペダルに固定してもがたつくようなときは、クリートか靴底がすり減っている可能性があります。

足はペダルを踏む時に自然な姿勢になっていることが大切


ペダルのクリート固定力は自分の好みに合わせて調整してください

ペダルと靴底にゴミや異物がついていないことを確認し、定期的に固定部分に注油してください。

ペダル脱着がスムーズにできなかったりクリートの摩耗が激しい状態だと、シューズがペダルから勝手に外れたり、外れにくくなったりして転倒の危険があります。

ブレーキ

一般的なブレーキの用途は、Canyonで走行中に交通状況に合わせて速度を調整することです。しかし、ブレーキを強く握ってCanyonを急停止させる必要が生じることもあります。急ブレーキをかけるときに知っておかなければならないのが物理の法則です。ブレーキをかけると重心が後ろから前に移動して、後輪が軽くなります。ブレーキが強すぎると、乾燥したグリップの良い路面では、タイヤのグリップが失われるよりも、後輪が浮き上がって自転車が前転しそうになるのが先です。特に下り坂では、その危険が大きいのでご注意ください。急ブレーキをかける際には、できる限り後方に体重を移動してください。

前輪と後輪のブレーキを同時にかける場合には、グリップの良い路面で重心が前に移動すると、前輪のブレーキのほうがはるかに制動力が強くなる点にご注意ください。

左右のブレーキレバーの、前輪と後輪のブレーキ本体との対応（左のレバーで前輪のブレーキが作動など）が異なることがあります。ブレーキは、自転車に初めて乗車する前に、自分が使いやすい配置に改造してもらいましょう。

ディスクブレーキでは、ブレーキをかけ続けたり、擦れる状態が持続するとブレーキが過熱状態になります。その結果制動力が低下したり、まったくブレーキが効かなくなったりして、重大な事故を招く恐れがあります。

ご自分の走り方にこのような観点から問題がないか今一度見直して、ブレーキは短い時間だけしっかりとかけるようにして、頻繁にブレーキを解除する習慣をつけましょう。過熱している心配がある場合には、一旦停車してブレーキレバーから手を離し、ブレーキディスクないしリムが冷めるのを待ちましょう。

ブレーキレバー

ディスクブレーキ

ブレーキをかけると重心が後ろから前に移動します

ブレーキに慣れるまではくれぐれも慎重に行動しましょう。非常時の急ブレーキの練習を車の通らない場所で繰り返して、Canyonを確実にコントロールできるようにしておきましょう。それが公道での事故の防止につながります。

濡れているとブレーキの制動力は低下します。雨の日は停止するまでの距離が長くなることを計算に入れておきましょう。

仕組みと摩耗

レバーを引くと、固定されているブレーキパッドが回転している制動面に押しつけられて摩擦が生じます。この摩擦よって車輪の速度が落ちるのです。ブレーキパッドを制動面に押しつける力と、互いに擦れ合う物体の摩擦係数が重要になります。

水分や汚れ、油などが摩擦面につくと、摩擦係数が変化します。雨天時にディスクブレーキの反応がやや遅く、ブレーキの効きも悪くなるのはこのためです。摩擦によりブレーキパッドが摩耗しますが、それはブレーキディスクも同じです。擦れ合うふたつの物体の摩耗は、雨天走行が多いほど進行が早まります。

後輪のディスクブレーキ

ブレーキディスクやブレーキパッドにワックスやグリス、オイルなどの付着が一切ないことを確認してください。一度オイルがついてしまったブレーキパッドから油を除去することはできません。交換が必要になります。

汚れが激しかったり、濡れていたりすると、ブレーキの鳴きが発生することがあります。

部品の交換時には、表示のある、お使いのブレーキに合った純正部品のみをご使用願います。

油圧式ブレーキのホースに漏れがあるとブレーキがまったく効かなくなる恐れがあります。漏れは直ちに修理してください。そうしないと**事故の危険**があります。

ディスクブレーキの点検と微調整

濡れているときのブレーキの効き方は、ディスクブレーキの方がリムブレーキよりもはるかに早く反応します。また、整備の必要性が比較的少なく、リムが摩耗することもありません。ディスクブレーキの欠点は、濡れると音が出やすいことです。ブレーキを最善の状態で操作できるように、ディスクブレーキのブレーキレバーも、ご自分の手の大きさに合わせてもらいましょう。通常は、そのための小さな六角穴ボルトがレバー自体についています。

機能の点検

ホースや接続部に漏れがないかどうか、レバーを引いた状態で定期的に点検してください。油圧オイルやブレーキフルードが漏れていたら、直ぐに適切な措置をとってください。漏れがあるとブレーキがまったく効かなくなる恐れがあります。困ったら弊社のホットライン 050-3786-8496 までご一報ください。

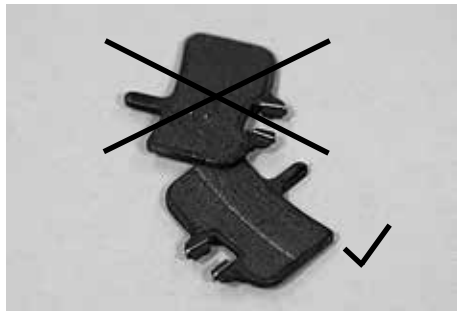
パッドの摩耗状態はキャリパーの下に突き出しているか、キャリパー上部ののぞき窓にある金属の突起を見て確認します。突起部分がディスクに約 1 ミリの距離まで近づいてきたら、メーカーの説明書に従ってパッドを取り外し、良く点検して、必要があれば交換する時期です。

ディスクブレーキには、メーカーの詳細な説明書が添えられています。説明書の内容をよく読んでから、ホイールの取り外しや整備作業をするようにしましょう。

部品の交換時には、純正部品のみをご使用願います。

ディスクブレーキ

ブレーキレバーの握り幅調整



摩耗したブレーキパッドは交換が必要です

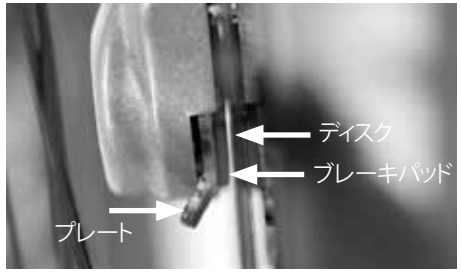
ブレーキパッドやローターが汚れていると、制動力が極度に低下する恐れがあります。オイルなどの液体がブレーキにつかないようにご注意ください。自転車の掃除やチェーンの注油の時などに注意が必要です。一度汚れてしまったブレーキパッドはもうきれいになりませんので、交換が必要となります。ブレーキディスクは、ブレーキクリーナーを使うか、やむを得ない場合にはお湯と洗剤を使って汚れを落としてください。

AVID/FORMULA/MAGURA/SHIMANO の ブレーキ

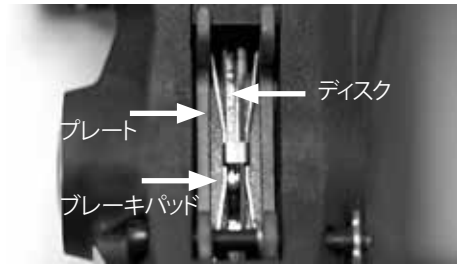
これらのモデルでは、ブレーキパッドの摩耗状態が自動的に補正されます。乗車前には必ず、レバーがハンドルにつくよりも前に、はっきりと止まる点があることを確認してください。定期的にブレーキパッドの厚みが十分であるかどうかを点検してください。

ブレーキメーカーによっては、同梱の輸送用パッドスペーサーに切り抜きがあります。パッドがその中に入るようになったら交換の時期が来ています。

交換用のパッドは純正品のみを使用し、ブレーキメーカーの説明書に記載されている指示に従ってください。少しでも不安がある方は、この作業は専門業者に依頼してください。



AVID 製ブレーキのパッド点検―プレートは絶対にディスクに接触してはいけません



シマノ製ブレーキのパッド点検―プレートは絶対にディスクに接触してはいけません

ディスクブレーキのパッドが新品の場合には慣らしが必要で、最初はブレーキの効きがよくありません約 30 km/h まで加速してブレーキをかけ停止する動作を 30 ～ 50 回程度繰り返してください。

ディスクブレーキは制動時に非常に熱くなります。長い坂を下りてきた直後など、ブレーキを頻繁に使用した後は、ローターやキャリパーに手を触れないでください。

各社ウェブサイトに掲載されている注意事項をご確認ください
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.shimano.com
www.sram.com

接続部分が閉じていなかったり、ホースに漏れがあったりすると、ブレーキの制動力が大きく低下します。システム系統に漏れがあったり、ホースが折れていたりする場合には、専門業者に見てもらうか、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。**事故の危険があります。**

ホイールを取り外した状態では、ブレーキレバーを引かないでください。両側のパッドがくっついてしまって、ホイールを取り付けられなくなります。ホイールを取り外したら、同梱のパッドスペーサーをパッドの間に挟んでください。

サドルとハンドルを下にして Canyon を輸送しないでください。ブレーキがまったく効かなくなる恐れがあります。

変速機

変速機が Canyon についているのは、地形や出したい速度に合わせて、自分の力を調整するためです。変速機があっても、力学的な仕事の量が減るわけではありません。移動距離と速度が同じであれば仕事の量も変わらないからです。しかし、クランクを 1 周廻すのに必要な力は変わってきます。簡単に言えば、ギアを低くすれば急坂でもそれほど力を入れずに登ることができるということです。ただし、そのかわりペダルを踏む頻度が上がります。

下りは、高いギアに切り替えます。クランク 1 回転あたりの移動距離が長くなり、速度もそれに応じて速くなります。体力を温存するためには、頻繁にギアを切り替える必要があります。自動車と同じように、自転車に乗る人も自分の「エンジン」をフル回転させなければ、最大の能力を発揮することはできません。

平地での常識的なクランク回転数（ケイデンス）は、1 分あたり 60 回転以上です。ロードレースの選手は、平地なら 1 分間に 90 ～ 110 回転程度のケイデンスで走っています。登り坂ではもちろん回転数がいくらか減ります。それでもリズム良くペダルを踏み続けて下さい。最近の自転車は、ギアの段数が細かく分かれており、操作もしやすくなっているので、効率の良い走りをするための最善の条件が揃っています。また、チェーンやカセットスプロケットの摩耗と、膝の関節への負担も大幅に少なくなっています。

外装変速機（ディレイラー）

リアディレイラー

フロントディレイラー

必ず先が細くなったズボンをはくか、ズボンクリップなどを使用してください。幅の広いズボンはチェーンやギヤに巻き込まれて、転倒の原因となる恐れがあります。

チェーンを使った変速機は、自転車では最も効率の良い伝動方式です。ディレイラーが良く整備され注油状態も良好であれば、ライダーがした仕事のおよそ 97 ～ 98 パーセントが後輪に伝達されます。変速機の操作の面でも、ブレーキの制動力の点でも、まず申し分のない高性能のものとなっています。

歯が特殊な形状になっているスプロケットや、柔軟性のあるチェーン、各段が正確に位置決めされたシフトレバーなどのおかげで、ギアチェンジも簡単です。変速機はほとんどの場合、現在のギアの位置がハンドルに表示されるようになっています。

仕組みと操作

押ボタン式のシフターは、左右で仕組みが異なります。ほとんどのタイプでは、大きなボタンを押すと大きい歯車に切り替わります。ライダーから見てハンドルよりも前にある小さなレバーを押すと、チェーンが小さい歯車に移ります。これは、右手の親指で大きなボタンを押してギアを切り替えたときには、ギアが軽くなることを意味します。その一方で、左手の親指で大きなボタンを押すと、大きなチェーンリングに切り替えることになり、ギアは重くなるのです。

SRAM の押ボタン式シフター

シマノの押ボタン式シフター

ギアチェンジ中はペダルから力を抜きましょう。そうすることでギアの切り替え動作が正確に行われ、異音が発生することを防ぎ、摩耗を減らすことができます。

シマノのシフターは親指と人差し指で操作しますが、**SRAM** のシフターは親指だけを使います。いずれの場合にも、大きい方のレバーで大きいスプロケットに切り替わるのは同じです。

これとは操作が異なるのが**グリップシフター**です。右のシフターを手前に廻すとギアが軽くなり、左側を廻すと重くなる仕組みになっています。このタイプでも、切り替え方向が異なる可能性があります。

シフトレバーからシフトケーブルを通じて、ギアの切り替え指示がディレイラーに伝達されます。するとディレイラーがシフトして、チェーンが隣のスプロケットに移動します。ギアの切り替え操作で重要なのは、チェーンがスプロケットの間を移動中は均一かつあまり力を入れずにペダルをこぎ続けることです。スプロケットには特殊なスライダーが組み込まれているため、負荷がかかっている状態でもギアの切り替えには問題ありません。

シマノのシフター

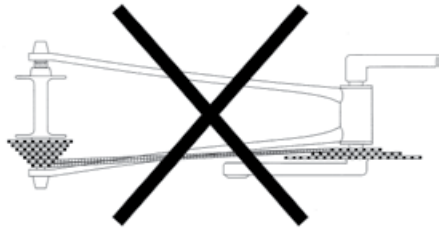
グリップシフター

ギアの切り替えを車の通らないところで練習しましょう。そうして各種のレバーやグリップシフターなどの使い方に慣れておくようにしましょう。一般道でギアチェンジの練習をすると、それに気を取られて道路交通の危険を察知できない恐れがあります。

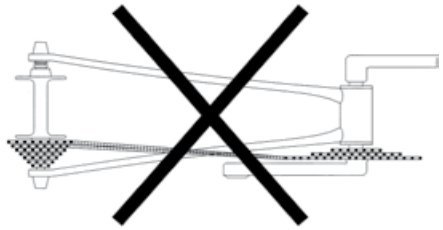
しかし負荷状態でのギアの切り替えによってチェーンの寿命は大幅に短くなります。ですから、ペダルに思い切り力を入れてこいでいる時にギアを切り替えるのはやめてください。特にフロントディレイラーの切り替えは禁物です。

Canyon のマウンテンバイクはどれも、フロントのチェーンリングがとても小さくなっています。ギアは 24 段か 27 段です。このうちの何段かは使用しないことをお奨めします。チェーンが極端に斜め掛けになるようなギアは、摩擦が大きくなります。伝動効率は低下し、摩耗が早くなります。

チェーンが前は内側の小さなチェーンリングに掛かっていて、後ろは一番外側から 2 番目や 3 番目の（小さい）スプロケットに掛かっている場合や、前が外側の大きなチェーンリングで、後輪は内側の（大きな）スプロケットになっているのはよくありません。



悪いチェーンの掛かり方 — 前が一番小さなチェーンリングで後ろが一番小さいスプロケット



悪いチェーンの掛かり方 — 前が一番大きなチェーンリングで後ろが一番大きいスプロケット

負荷状態でのギアの切り替えはやめましょう。チェーンの寿命が大幅に短くなります。また、チェーンがチェーンステイとチェーンリングの間に噛み込む（チェーンサック）恐れもあります。ペダルに思い切り力を入れてこいでいる時にギアを切り替えるのはやめてください。特にフロントディレイラーの切り替えは禁物です。

チェーンが極端な斜め掛けになるようなギアは避けて下さい。

リアディレイラーやフロントディレイラーの調整は、熟練した整備工でないと難しい作業です。

ご自分で やってみようという方は、本説明書のほか、変速機メーカーの取扱説明書もご確認ください。変速機についてお困りの点がありましたら、弊社のホットライン 050-3786-8496 までお問い合わせください。

変速機の点検と微調整

ディレイラーは出荷前に Canyon のチームが細心の注意を払って調整してあります。しかし、新車はしばらく乗っているとシフトケーブルが初期伸びをして、ギアがうまく切り替わらなくなることがあります。チェーンが大きいスプロケットに上がりにくくなるのです。

リアディレイラー

- ケーブルがシフトレバーまたはリアディレイラーに入る部分にあるアジャスターボルトを廻してケーブルのテンションを上げます。
- テンションを上げたら必ず、チェーンがスムーズに隣の大きなスプロケットに上がるかどうか確認してください。確認するには、クランクを手で回すか、Canyon に乗って走ってみる必要があります。
- チェーンが楽に上がるようなら、小さいスプロケットの方向にもスムーズに移行するかどうか試してみます。完璧に調節するには、何度も試してみる必要があります。

ディレイラー可動範囲の調整

リアディレイラーやチェーンがスポークにぶつかったり、チェーンが一番小さなスプロケットの外側に落ちてしまうことを防ぐため、アジャスターボルトによってリアディレイラーの可動範囲は限定されています。通常の使用でこの範囲が変化することはありません。

ただし Canyon が横転すると、リアディレイラーやその固定部分が曲がってしまう恐れがあります。そのような事故があった時や、新しい後輪を取り付けた時などは、ディレイラー可動範囲を確認してください。

- シフトレバーで一番高いギア（一番小さいスプロケット）に切り替えます。そうするとケーブルは完全に弛緩状態で、チェーンが自然と一番小さいスプロケットに掛かっている状態です。スプロケットを後ろから見た時に、リアディレイラーのガイドプーリが、そのスプロケットの歯の真下にあるかどうかを確認します。

リアディレイラーのアジャスターボルトでシフトケーブルのテンションを調整

スプロケットを後ろから見た時に、リアディレイラーのガイドプーリが、正しいスプロケットの歯の真下にあるかどうかを確認します

ディレイラー可動範囲アジャスターボルト

誰かに後輪を持ち上げていてもらうのが、切り替えの具合を試してみる簡単な方法で、クランクを自分で廻しながらギアを切り替えてみます。

- 真下になっていない場合には、アジャスターボルトで位置を修正する必要があります。通常リアディレイラーには、“ハイギア” を意味する H および “ローギア” を表す L のマークがボルトについています。ここでいう高いギアとは、ギア比が大きいという意味で、つまり小さいスプロケットのことです。
- ボルトにマークがついていない場合には、試してみるしか方法はありません。廻した回数を数えながら、どちらかのボルトを廻してみて、その時のリアディレイラーの動きに注目します。動かないとしたら、廻しているボルトは逆側のボルトです。また同じ回数だけボルトを逆に廻して元に戻します。
- ボルトを右回りに廻すとプーリは内側に移動し、逆に回すとプーリが外側に移動します。
- 一番大きいスプロケットに切り替えます。その時にリアディレイラーがそのままスポークにぶつからないように注意が必要です。チェーンが一番大きなスプロケットに掛かったら、さらにレバーを押してわざとギアを無理に切り替えようとしてみてください。そして、手でもリアディレイラーをスポークの方に押してみます。この作業はホイールを回転させながら行います。
- この時にプーリケージがスポークに接触したり、チェーンがスプロケットを超えてホイール側に落ちてしまうようなら、可動範囲を狭くする必要があります。L のマークがついたボルトを廻して、スポークにぶつかる可能性が完全になくなるまで範囲を狭めます。
- ここでプーリケージとスプロケットの位置関係を見てください。ガイドプーリと一番大きなスプロケットの間は、コマひとつないしふたつ以上の間隔が適切です。
- この距離を調節するには、リアディレイラーについている、ドロップアウトの正面側を押さえるボルトを使用します。このボルトを締めて、望ましい距離をとります。確認のために、クランクを逆に回してみてください。チェーンを逆に回してもガイドプーリがスプロケットに接触してはいけません。

変速機の調整を行った後は、必ず車の通らないところで乗ってみて下さい。

ディレイラーの可動範囲をアジャスターボルトで限定してください

リアディレイラーがスポークにぶつからないかどうか確認します

プーリケージとスプロケットの距離を調節するには、ドロップアウトの正面側を押さえるボルトを廻します

ディレイラー可動範囲が適切でなかったり、リアディレーラーの固定部分が曲がっていたりすると、自転車が大きく破損し、後輪がロックする恐れがあります。**事故の危険があります。**

- それでも距離が十分でなく、狭すぎてギヤの切り替えに支障をきたす場合には、あとはチェーンをひとコマ縮める方法しかありません。そうするとリアディレイラーの張りがいくらか強くなります。ただし、チェーンを前後共に大きな歯車に掛けても問題がないことを確認する必要があります。ただ、このようなギアはチェーンが極端な斜め掛けになるため、走行中に使用することはお奨めできません。

フロントディレイラー

フロントディレイラーの調整には熟練が必要です。チェーンが擦れることのないぎりぎりのところで、チェーンリング上にチェーンの位置を保つことのできるフロントディレイラーの範囲はごく僅かです。チェーンがフロントディレイラーに多少擦れても、チェーンが外れて Canyon が失速する危険を冒すよりはよいという場合がよくあります。

フロントディレイラーでも、リアディレイラーとまったく同じように、ケーブルの初期伸びが生じ、ギアが入りにくくなることがあります。

- シフトケーブルがシフトレバーに入るところについているボルトを廻してケーブルのテンションを調整します。その手順は **「変速機の点検と微調整」** にある説明と同様です。
- フロントディレイラーの可動範囲をアジャスターボルトで限定してください。

リアディレイラーやフロントディレイラーを新たに完全に調整するのは、熟練した整備工でないと難しい作業です。調整を誤ると、メカニズムの重大な破損を招くことも考えられます。これに関しては変速機メーカーの取扱説明書をご覧下さい。変速機についてお困りの点がありましたら、弊社のホットライン 050-3786-8496 までお問い合わせください。

アジャスターボルトでケーブルのテンションを調整します

フロントディレイラーの調整

フロントディレイラーの調整は非常に微妙なものです。調整を誤ると、チェーンが外れて失速する恐れがあります。**転倒の危険があります。** 調整は専門業者に依頼しましょう。

変速機やチェーンの調整作業が終わったら、必ず平坦で車の通らない所（駐車場など）で Canyon の試乗を行ってください。調整に問題がある場合、そのまま公道を走行すると、走行中に不具合が生じて自転車の操縦ができなくなる恐れがあります。

転倒した場合には、フロントディレイラーのガイドプレートがチェーンリングと完全に平行かどうか確認してください。

シマノ Di2

Di2 はシマノの高性能コンポーネントの電動版です。ケーブルを機械的に引くのではなく、電気信号をコードで伝達する方式です。リアとフロントのディレイラーは小さな電気モーターによって作動します。Di2 にはチェーンが斜め掛けになっているとフロントディレイラーの位置が自動的に調整されて摩擦音や不要な摩耗を防ぐ機能もついています。

走行時には三種類のモードを選択できます。そのうちの二つは半自動式の「シンクロシフト」です。これは右のリアディレイラー用シフトスイッチを切り替えるだけで、フロントディレイラーも自動的に所定の組合せに従って二速または三速のチェーンリングが切り替わる方式です。三つ目のモードでは従来通りフロントとリアのディレイラーをそれぞれ左右のスイッチで切り替えることができます。

さらに新しいのは、サービス用ツールによって変速装置のプログラムを変更することが可能になった点です。変速段数やシフトの速度をプログラミングすることができます。
ご希望により Canyon では各操作ボタンの機能をシステム内で変更することが可能で、たとえばスイッチの機能を入れ替えたりすることができます。そのためにはシマノの特殊な試験装置が必要で、故障の診断にもこの装置を使います。

電源はフレームやシートポスト内に固定されたバッテリーを使います。

操作

XTR Di2 では従来のシマノのシフトレバーではなく、電子式のシフトスイッチを使います。

マニュアルモードでは、基本的に機械式と同じシフト操作になります。これまでのように上または下のシフトレバーを奥まで押し込む必要はなく、Di2 では操作ボタンを軽くタッチするだけです。大きな歯車に切り替えるには下の大きい方の操作ボタンを押します。

Di2 のリアディレイラー

操作スイッチ

新しい Di2 を使う時には、必ず車の通らないところで乗ってみて下さい。変速モードを切り替えてみて、素晴らしいシフト性能を試してみましょう。

シマノの XTR Di2 シンクロシフトに関する詳細および機能解説ビデオは www.shimano.com の XTR Di2 のページをご覧ください。

同梱されている変速機メーカーの取扱説明書もご確認ください。

上にある小さな方の操作ボタンを押すとチェーンが小さい方の歯車に移動します。リアディレイラーでは一度に数段シフトすることができます。何段シフトするかはプログラミングによります。

システムインフォメーションディスプレイのボタンを押せば二通りあるシンクロシフトモードを切り替えられます。モードによってシフトするギアの段差が異なります。

シンクロシフトモードでは右の大きな操作スイッチを押せばギアが軽くなり、その上にある小さなスイッチを押すとギアが重くなります。リアとフロントのディレイラーが連動しており、リアをシフトすると同時に必要に応じてフロントのチェーンリングもシフトします。ライダーが考えなければいけないのは、正しいシフト方向のボタンを押すことと、ペダルから少し力を抜いてチェーンが次の段まで滑ってしまうことなくシフトするようにすることだけです。

バッテリー

バッテリーが新品で完全に充電されていれば約 800 ～ 1,000 キロメートルの走行が可能です。バッテリーの残量が約 25 % あれば、あと 200 ～ 250 km 程度ならまだ走れます。

バッテリーが少なくなるとフロントのディレイラーがリアよりも先に動作しなくなります。この状態になると、リアディレイラーで変速しながら走れるのはあと数キロメートルだけです。できる限り早い充電をお奨めします。バッテリーが完全になくなると最後に切り替えたギアでリアディレイラーが止まります。そうなるともうギアを変えることはできません。

時間が経つにつれてバッテリー容量が減ってゆくため、可能な走行距離も短くなります。これはやむを得ません。走行距離がご自分の期待に添うものでなくなったらバッテリーを交換するしかありません。

バッテリー残量はいつでも確認できます。操作ボタンのどれかを最低 0.5 秒間長押ししてください。

コントロールユニットの LED がバッテリー残量を表示します。
- 緑が約 2 秒間点灯：
  バッテリー残量 100 %
- 緑が 5 回点滅
  バッテリー残量約 50 %
- 赤が約 2 秒間点灯：
  バッテリー残量約 25 %
- 赤が 5 回点滅
  バッテリー残量なし

システムインフォメーションディスプレイ

Di2 のバッテリー

バッテリーの充電には必ず同梱の充電器を使ってください。

バッテリーを長期間使用しない場合には十分に充電した状態(50 % 以上)で乾燥した涼しい場所に子供の手が届かないように保存する必要があります。

三ヶ月に一度は充電残量を確認してください。保管時には必ず同梱の保護キャップをバッテリーの端子部分につけておきましょう。

(空になった) バッテリーの充電には約 1.5 時間かかります。

ギアクランク

SRAM Hammerschmidt では二種類のギア比を選択できるようになっています。

切り替えは左側のトリガーシフターで行います。大きなレバーを親指で押すと、ギアが軽くなります。

チェーンの手入れ

注油すれば走りが良くなるというのは、今も昔も変わらぬ鉄則です。しかし肝心なのは潤滑油の量ではありません。いかにオイルをまんべんなく広げるかと、注油の頻度です。

- オイルのついた布を使ってチェーンを拭いて、たまった汚れや油を取り除くことも、ある程度の周期で必要となります。特殊なチェーン潤滑油を必ずしも使用する必要はありません。
- できるだけきれいな状態のチェーンのコマに、チェーンオイルやチェーングリス、チェーンワックスなどを塗布します。
- 塗布するには、クランクを回しながらローラにオイルをたらしてゆきます。
- 注油が終わったら、チェーンを数回廻してみます。潤滑油がチェーンの内部まで浸透するように、Canyon をそのままにして数分間待ちます。
- 最後につきすぎた潤滑油をぼろ布で拭き取っておけば、走行中に油が飛び散ったり、ゴミがつきやすくなったりする心配がありません。

SRAM のギアクランク Hammerschmidt

布でチェーンの汚れと油を拭き取ります

できるだけきれいな状態のチェーンのコマに、チェーンオイルを塗布してください

環境保護のために、生分解性の潤滑油のみを使用しましょう。チェーンの潤滑油は走行中常に少量ずつ地表に落ちてゆくからです。

潤滑油がブレーキディスクやブレーキパッドにつかないように、くれぐれも注意して下さい。油がつくとブレーキが効かなくなる恐れがあります。

チェーンの劣化

チェーンは Canyon に使用されている消耗部品のひとつですが、その寿命はライダーの乗り方によっても変わってきます。ですから、定期的にチェーンの注油を行うようにしてください。特に雨天走行後は注油が大切です。チェーンがあまり斜め掛けにならないギヤをなるべく使うようにしましょう。できるだけケイデンスを高く（60 ～ 70 回転 / 分以上）しましょう。

MTB の外装変速機の場合、800 km 程度の走行距離でチェーンが摩耗寿命の限界に達してしまうこともよくあります。チェーンの摩耗伸びが進むと、ギアが入りにくくなります。また、スプロケットやチェーンリングの疲労も激しくなります。このような部品の交換をするとなると、チェーンの交換よりも高くつきます。ですから、チェーンの摩耗状態をこまめに確認するようにしましょう。

確認するには、前のギアを一番大きなチェーンリングに切り替えます。チェーンを親指と人差し指でチェーンリングからつまみ上げてみてください。チェーンリングから明らかに離れるようだと、コマの摩耗伸びがかなり進行しています。新しいものに交換する必要があります。

チェーンの精密な検査には高精度の測定装置があります。チェーンの交換は専門の知識を持った人にやってもらいましょう。というのは、最近のチェーンはマスターリンクがないタイプがほとんどだからです。エンドレス仕様になっているため、特殊な工具が必要になります。自転車店に行けば、お使いの変速機に合ったチェーンを選んで取り付けてもらえます。

チェーンの状態を点検

プロ用の摩耗測定スケール

ピンによるチェーンの連結状態が悪いと、チェーンが切れて転倒事故につながることがあります。チェーンの交換は専門業者に依頼してください。

ホイール — タイヤ・チューブ・空気圧

ホイールは、Canyon と路面の接点となります。ライダーの体重や荷物の重量、路面の凹凸などによって、強い負荷がかかります。ホイールは細心の注意を払って製造され、振れ取りを行って出荷されていますが、使用開始直後にはスポークが“初期伸び”します。したがって 100 ～ 300 キロメートル程度の短距離しか走行していない時点でも、ホイールを振れ取りし直す必要が生じることがあります。この位の距離を走ったら、ホイールの点検をこまめに行う必要がありますが、スポークテンションの修正が必要になることはめったにありません。

ホイールは、ハブとスポーク、リムを組み立てたものです。リムの上にはタイヤが取り付けられており、タイヤの中にはチューブが入っています。傷がつきやすいチューブを保護するためにスポークのニップルと、尖った部分のあることが多いリムの底面にリムテープが巻かれています。

新しいタイヤを取り付ける時には、現在使用中のタイヤの種類と寸法を確認してください。タイヤの側面に書いてあります。表示には二種類ありますが、ミリメートル単位の表示がより正確な値です。57-559 という数字は、エアーを入れた状態でのタイヤの幅が 57 mm で、(内) 径が 559 mm であることを意味します。もうひとつの表示は、同じタイヤのサイズをインチで表したもので、26 x 2.25 となっています。これよりも大きなタイヤを使うと、フォークやフレームにタイヤが擦れてしまうことがあります。ですから、すでに取り付けられているタイヤのサイズに合わせてください。

ホイール

タイヤの寸法と適正空気圧範囲

リムの中にはリムテープが

標準搭載されているタイヤとは異なる、幅の広いタイヤや高いタイヤを取り付けると、低速走行時に足が前輪にぶつかる恐れがあります。サスペンションが沈んだ瞬間にホイールがロックする恐れもあります。**事故の危険があります。**

タイヤが良好に機能するためには、適正な空気圧で充填されている必要があります。適切な空気圧とすることで、パンクにも強くなります。特に、段差を通過した時にチューブが押しつぶされるスネークバイト (リム打ちパンク) は、空気圧が低すぎることが原因です。

メーカーの推奨空気圧は通常タイヤの側面か型番ラベルに記載されています。空気圧の値の低い方にすると、クッション性が増して乗り心地良くなり、オフロード走行に最適です。空気圧が上がるほど転がり抵抗は低下しますが、その一方で乗り心地が悪くなります。したがって、空気圧の高い硬いタイヤは、自動車道や状態の良い未舗装道を走るのに最も適しています。

空気圧をイギリスの単位 psi (pounds per square inch) で表示することがよくあります。下の表は、一般的な値を換算したものです。

タイヤとリムだけでは空気を密封することはできません。(**例外：**マウンテンバイクのチューブレスタイヤ。) 内部の圧力を維持するため、チューブがタイヤの中に入っています。チューブにはバルブから空気を充填します。Canyon ではロードバイク用ともいわれる仏式バルブを採用していますが、このバルブは現在ではあらゆるタイプの自転車に使われるようになっています。バルブは、プラスチック製のキャップで汚れから保護されています。

空気圧が低すぎる状態で走行すると、タイヤがリムから外れる恐れがあります。

5 bar 以上の空気圧を入れることができるタイヤは、クリンチャーリムに取り付ける必要があります。

仏式バルブ

プラスチックキャップを外す

psi	bar	kPa
30	2.1	210
40	2.8	280
50	3.5	350
60	4.1	410
70	4.8	480
80	5.5	550
90	6.2	620

空気圧　単位：psi/bar/kPa

適正空気圧範囲を超えるエアーをタイヤに入れることは厳禁です。タイヤが走行中にリムから外れたり、破裂することも考えられます。**転倒の危険があります。**

標準搭載のタイヤよりも幅の広いタイヤを使用すると、サスペンションフォークが最大限沈み込んだ時に、タイヤがフォークのクラウンに接触する可能性があります。

バルブによって直径が異なりますのでご注意ください。リムに合うバルブのついたチューブのみを使用してください。合っていないバルブを使用すると、突然空気が抜けて、事故の原因となる恐れがあります。

仏式バルブではバルブの弁体がしっかり締まっていないと、僅かずつ空気が抜けてゆきます。細長いステムに弁体がしっかりと固定されていることを確認してください。

携帯用のポンプは、タイヤに高圧のエアーを入れるには適していないものがよくあります。高圧の充填に適しているのは、圧力計つきのフロアポンプで、自宅で空気圧の検査に使用するタイプです。どのバルブのタイプにもアダプターがあります。アダプターを使えば、仏式バルブつきのチューブでもガソリンスタンドで空気を入れられます。

仏式バルブでは、バルブを緩める必要があります

バルブのアダプター

仏式バルブでは空気を入れる前にサムナットを少し緩めてから、一瞬だけバルブの方向に押して空気が漏れるのを確認する必要があります。

常に規定の空気圧のタイヤで走行し、一定期間ごとに空気圧を確認するようにしましょう。少なくとも一週間に一度は確認が必要です。

バルブの直径がリムの孔の大きさに合っていて、バルブが常にまっすぐになっていることを確認してください。

トレッドがすり減ってしまったタイヤや、側面が傷んでいるタイヤは、交換することをお奨めします。湿気やゴミが侵入することによって、タイヤ内部の構造が破壊される恐れがあります。

リムテープに問題がある場合には、すぐに交換する必要があります。例外: Mavic のホイールシステムではリムテープが不要になっています。

タイヤに損傷があると、最悪の場合には不意にチューブが破裂して事故につながる恐れがあります。

リムの真円度・スポークテンション

スポークによってリムは車輪中央のハブに連結されています。スポークテンションが均一になっていることが、真円度を出すためには大切です。高速で段差を乗り越えたりスポーク切れによって、個々のスポークのテンションが変化すると、張力のバランスが崩れてリムに振れが生じます。走行中に自転車がふらついて異常に気がついた時には、Canyon の機能にすでに障害が生じている可能性があります。

真円度を点検してください

振れ取り台

緩んだスポークはすぐにテンションをかけ直す必要があります。そのままにしておくと、その周囲にある他のコンポーネントにかかっている負荷が、急激に増大します。

ホイールの振れ取り（テンション修正）は高度な技術が必要な作業ですので、専門業者に依頼することをお奨めします。

振れのあるホイールでの走行はやめてください。転倒の危険があります。ですから定期的にリムの真円度を確認するようにしましょう。確認するには、車輪を地面から持ち上げて手で回転させてみます。

クイックリリースによるホイールの固定

ホイールは、ハブの軸でフレームに固定されており、クイックリリースによってドロップアウトと呼ばれる爪に留められています。

この作業には工具は必要ありません。レバーを反対側に倒し、あとは必要に応じてネジを数回廻して緩めるだけで、車輪を取り外すことができます。(**「クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い」**の項参照)

ただし、クイックリリースは自転車泥棒の格好の餌食ともいえます。心配な方は、クイックリリースを盗難防止用のロッキングスキュアーに付け替えることもできます。ロッキングスキュアーを開くには、特殊な専用のレバーか六角棒レンチが必要となります。

スルーアクスルによるホイールの固定

現在市販されているスルーアクスル製品には、さまざまなものがあります。その中には、クイックリリースで固定するタイプのものもあります。それ以外のタイプでは、取り付けや取り外しに特殊な工具が必要となることがあります。

固定状態を一時間から二時間走行した時点で点検し、その後は走行時間 20 時間ごとに確認してください。

クイックリリースを開く

クイックリリースを閉じる

スルーアクスルによる固定

付属の説明書に記載されているフォークメーカーの注意事項をご確認ください。

ホイールがしっかりと固定されていることを乗る前に必ず確認しましょう。万が一走行中に車輪が外れたら、転倒してしまいます。

自転車をどこかに停めておく場合には、クイックリリースで固定されたホイールも、フレームと一緒に固定物に繋いだ状態で鍵をかけましょう。

Canyon のマウンテンバイクにもスルーアクスルが使われています。これに関しては**「クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い」**の項をご覧ください。

パンクの修理

パンクは自転車にはつきものです。しかしパンクしたぐらいで、せっかくのサイクリングをあきらめることはありません。タイヤやチューブの交換に必要な工具と、予備のチューブかパンク修理キットさえ持っていれば修理できます。クイックリリース式の車輪なら、チューブ交換に必要なのはタイヤレバー 2 本とポンプだけです。車輪がナットで固定されている場合やロッキングスキュアーを使用してる場合には、この他にそれぞれ対応するレバーやレンチが必要になります。

車輪の取り外し

- V ブレーキの場合は、まずブレーキのアームからワイヤーを外す必要があります。外すには、片手でホイールをつかむような感じで、ブレーキシューないしアームを両側から内側に押しつけます。こうすると、円筒状のものが多い V ブレーキのニップルないしアウターケーブルを外しやすくなります。
- 油圧式ディスクブレーキの場合は、ホイールを取り外したら、絶対にブレーキレバーを引かないように注意してください。車輪を再び取り付ける時には、キャリパー内でブレーキディスクが擦れないことを確認しましょう。ブレーキをかけた直後のブレーキディスクには絶対に手を触れないでください。非常に熱くなっていますので火傷する恐れがあります。
- 外装変速機のついた後輪を取り外すには、その前にギアを一番小さなスプロケットに切り替えておいてください。そうすれば、リアディレイラーが最も外側の位置に移動しますので、車輪を取り外す時に邪魔になりません。
- **「クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い」**の項にある解説に従ってクイックリリースを開きます。クイックリリースを開けてもまだ前輪が引き出せないのは、脱落防止構造の爪が原因と考えられます。これは、フォークエンドについている突起のことです。その場合はクイックリリースのナットを数回廻して緩めてから、ホイールを爪から抜き取る必要があります。

後輪を取り外す前に一番小さなスプロケットに切り替える

フォークの脱落防止構造の爪

ホイールを取り外したら、絶対に (ディスク) ブレーキのレバーを引かないでください。車輪を取り外したらパッドスペーサーを必ず取り付けるようにしましょう。

ブレーキディスクは熱くなることがあります。ローターが冷めるのを待ってからホイールを取り外してください。

BikeGuard に入っているブレーキメーカーおよび変速機メーカーの取扱説明書をご覧下さい。

- 後輪が取り外しやすくなるように、リアディレイラーを手で軽く後ろに引っ張ってください。
- Canyon を軽く持ち上げて、タイヤを軽く叩けば、車輪が下に抜け落ちます。

クリンチャータイヤの取り外し

- バルブからキャップとリムナットを外し、空気を完全に抜きます。
- タイヤをリムの側壁から中央に向けて押し込みます。全周にわたって押し込んでおくと取り外しがしやすくなります。
- タイヤレバーをバルブの左右 5 cm ぐらいの位置でタイヤの下に入れて、タイヤのビードがリムのビード座の外にでるように持ち上げます。レバーをこの位置で押さえておきます。
- もう1本のタイヤレバーを最初のタイヤレバーから 10 cm ぐらい離れたところで、リムとタイヤの間に差し込んで、やはりこちらもタイヤのビードがリムの外に出るように持ち上げます。
- タイヤのビードの一部がビード座の外側に出てしまえばあとはタイヤレバーを全周にわたってスライドさせることで、たいていの場合ビードを完全に外すことができます。
- これで、チューブを抜き取れる状態になりました。バルブがリムに引っ掛かったり、チューブを傷つけたりしないように注意してください。

後輪を取り外す時は、リアディレイラーを手で軽く後ろに引く

タイヤをリムの中央に向けて押し込む

タイヤレバーを差し込んでタイヤのビードをリムの外に出す

タイヤからチューブを抜き取る

- パンク修理キットメーカーの取扱説明書に従ってチューブの穴をふさいでください。
- タイヤを取り外したら、リムテープの状態を確認しておくことをお奨めします。リムテープは、むらや損傷、亀裂等がなく、スポークのニップルと穴をすべて覆っていなくてはなりません。断面が空洞になったダブルウォールリムでは、リムテープがリム底面全体を覆っている必要があります。このタイプのリムの場合は、織布製または固形樹脂製のリムテープのみを使用することをお奨めします。リムテープについてお困りの点がありましたら、弊社のホットライン 050-3786-8496 までお問い合わせください。
- タイヤのもう片方のビードも必要であれば簡単に外すことができます。

クリンチャータイヤの取り付け

タイヤを取り付ける時には、ゴミや砂などの異物が内部に入ったり、チューブを傷つけたりしないように注意してください。

- リムの片方のビード座をタイヤの中に入れます。こちら側のビードが完全にリムのビード座の内側に入るように親指で押し込みます。この作業はどのタイヤでも工具なしで可能なはずです。チューブのバルブをリムのバルブ用の孔に挿入します。
- チューブに軽くエアーを入れて、円形に膨らませてから、タイヤの中にチューブ全体を入れます。チューブに折り目がつかないように注意してください。
- タイヤを完全にリムにはめる作業は、バルブの反対側から始めます。親指を使いタイヤをリムの内側に押し込んでゆきます。
- チューブがタイヤとリムの間に挟まって押しつぶされてしまわないように注意してください。そのため作業の途中で何度も人差し指でチューブをタイヤの中に押し込むようにします。

リムの中にはリムテープが

バルブをリムの孔に差し込む

タイヤを手でリムに押し込む

タイヤの繊維層に異物が突き刺さって破損した場合には、念のためタイヤを交換してください。

リムテープに問題がある場合には、すぐに交換する必要があります。

- タイヤの周に沿って、左右均一に作業を進めます。作業が終わりに近づいたら、タイヤを思いっきり下に引っ張って、すでに取り付けた部分がリム中央の凹みに落ちるようにします。こうしておくと、最後の部分をリムにはめる作業がかなり楽になります。
- もう一度チューブの位置を確認してから、手のひらでタイヤをリムの内側に押し込みます。
- うまく押し込めない場合には、タイヤレバーを使う必要があります。タイヤレバーの丸くなっている側がチューブに向くようにして、チューブに傷をつけないように注意して下さい。
- バルブをタイヤ内部に押し込んで、バルブがタイヤのビードの下に挟まってしまわないようにします。バルブがまっすぐになっていますか。もしバルブが曲がっていたら、タイヤの片側をもう一度外して、チューブの位置を直す必要があります。
- チューブがタイヤの下に挟まって押しつぶされるのが心配な方は、タイヤに半分空気をいれた状態で、タイヤを全周左右に（回転方向に垂直に）もんでやります。その時に、リムテープがずれていないかも確認することができます。
- ここでチューブに規定の空気圧でエアーを入れます。エアーを入れることのできる最大空気圧は、通常タイヤ側面に書いてあります。
- タイヤがしっかりと嵌まっているかどうかをリムラインとリムの縁を見て確認してください。大切なのは、リムラインのリムとの間隔がタイヤの全周にわたって一定になっていることです。

チューブが挟まっていないように、タイヤを両側から押してください

リムラインがリムに沿って見える

出先でパンクした場合には、ホイールを取り外さず、チューブを完全に取り出さない方法もあります。バルブはリムにつけたままにしておいて、まず空気が漏れている穴を探します。そのためにチューブにエアーを入れます。チューブを耳に近づけて動かし、シューという音が聞こえる箇所を探します。穴が見つかったら、タイヤの対応する箇所を探して、その部分も確認してください。まだ異物が刺さったままになっていることがよくあります。何かが刺さっていたら取り除きます。

チューブレスタイヤの取り外し（チューブレス /UST）

空気を完全にタイヤから抜いてください。タイヤの側面を両手でリムの中央に向かって押し、タイヤのビードがどちら側もリムから離れた状態にします。バルブの反対側から始めてタイヤのビードを指でリムの側壁（ビード座）の外側に出します。片側を完全に外に出してください。次にタイヤのもう片方のビードをリムから外します。

チューブレスタイヤの修理（チューブレス /UST）

チューブレスタイヤがパンクした時には、チューブを入れて使用することもできます。その前にタイヤに刺さっている物体を取り除いてください。バルブもリムから取り外します。軽くエアーを入れた MTB チューブをタイヤの中に入れます。上記の解説に従ってタイヤを取り付け、適正な空気圧になっていることと、タイヤがリムにしっかりと嵌まっていることを確認してください。チューブレスタイヤは、市販のパンク修理キットを使って内側から穴をふさぐことができます。パンク修理キットメーカーの説明書に従ってください。

チューブレスタイヤをリムの中央に向けて押し込む

取り付けに問題があると機能に支障をきたし、場合によってはブレーキが完全に機能しなくなる恐れがあります。ですから必ず付属の説明書に記載されているメーカーの指示に従ってください。

チューブレスタイヤの取り付け
（チューブレス /UST）

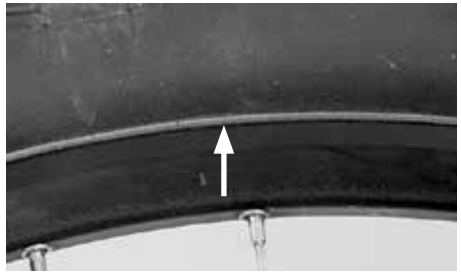
取り付けの前に、タイヤの内側およびビード部分に汚れや潤滑油が付着していないことを確認してください。両側のビードを組み立ての前に全周にわたって石鹸水かマウンティングペーストで濡らしておきます。タイヤレバーは使用しないでください。

手だけを使ってタイヤを押しリムに嵌めることで、タイヤのビードが傷つくことを防ぎます。まず片方のビードを全周にわたってリムのビード座の内側に押し込みます。次にもう片方のビードをリムの中に入れてください。タイヤをリムの中央に合わせます。タイヤがリムベースに入っていることと、バルブがタイヤの両側のビードの中央に位置していることを確認してください。タイヤに最大可能な空気圧までエアーを入れます。最大の空気圧は通常タイヤの側面に書いてあります。

そうすると、タイヤがリムの所定の位置に落ち着きます。位置が正しいかどうか、タイヤとリムの境目の上にある細いリムラインを見て確認します。リムラインは、リムとの間隔がタイヤの全周にわたって一定になっているのが理想的です。最後にバルブを使って、最大の空気圧から次第にエアーを抜くことで空気圧を調節します。必ず適正空気圧範囲を守って下さい。

組み立ての前に石鹸水でタイヤのビードを濡らしておいてください

タイヤの側面に表示されている空気圧



タイヤの位置をチェックするためのリムライン

⚠ チューブレスタイヤを取り付けられるのは、UST リム /UST ホイール（Mavic などのメーカー製）に限られます。

車輪の取り付け

ホイールの取り付けは、ホイールを取り外した時と逆の手順で行います。ホイールがドロップアウトないしフォークエンドにぴったりとはまっており、フォークのブレードおよびフレームのステイの中央にきているかどうかを確認してください。クイックリリースがしっかりと固定されていることを確認し（**「クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い」**の項参照）、V ブレーキの場合にはブレーキもすぐに元に戻しておきます。

フォークエンド

クイックリリースがしっかりと固定されていることを確認してください

⚠ 走り出す前に、ディスクブレーキが擦れないことを確認してください。ホイールの固定状態を確認してください。取り付けたブレーキディスクにグリスなどの潤滑油がついていないかどうか確認してください。必ずブレーキのテストを行ってください。

⚠ 取り付けに問題があると機能に支障をきたし、場合によってはブレーキが完全に機能しなくなる恐れがあります。ですから必ず付属の説明書に記載されているメーカーの指示に従ってください。

⚠ ただし、タイヤの繊維層に異物が突き刺さって破損した場合には、念のためタイヤを交換してください。

ステアリングヘッド

フォークやステム、ハンドルおよび前輪は、ヘッドセットとも呼ばれるステアリングヘッドによってフレームに回動自在に軸支されています。Canyon が安定してまっすぐ走行するためには、この操縦部の回転が非常にスムーズである必要があります。路面の凹凸による衝撃によってステアリングヘッドには大きな負荷がかかります。そのため、ヘッドセットが緩んだりずれたりする場合があります。

点検と微調整

- ステアリングヘッドの上わんの周りに指を回して、遊びがないかを確認します。
- サドルに上半身で体重をかけながら、もう片方の手で前輪のブレーキをかけた状態で、Canyon を前後に強く動かします。
- ステアリングヘッドに遊びがあると、上わんが下わんに対して動くのが感じられます。
- もうひとつの方法は、前輪を軽く地面から持ち上げて落としてみる方法です。ステアリングヘッドに遊びがあると、そこからカタカタという音がします。
- ステアリングヘッドが滑らかに回転することを確認するには、片手でフレームを持ち上げて、前輪が空中に浮いた状態にします。ハンドルを左から右まで動かしてみます。前輪が非常に滑らかに、どこかで止まることなく、左右いっぱいまで振れるようになっている必要があります。中央位置のハンドルを指で軽くたたいただけで自然に車輪が横に回転するような状態でなくてはなりません。

ステアリングヘッドの遊びを確認するには、わんの回りに指を回し、ブレーキをかけた状態で Canyon を前後に押してみます

ステアリングヘッドが滑らかに回ることを確認するには、前輪を持ち上げてスムーズに動くかどうかを確かめます

ステアリングヘッドの調整にはある程度の経験が必要ですので、この作業は専門業者に依頼することをお奨めします。ご自分でやりたいという方は、調整を行う前に、ステアリングヘッドメーカーの取扱説明書を最後までよくお読みください。

ステアリングヘッドが緩んだ状態で走行すると、フォークとステアリングヘッドにかかる負荷が非常に大きくなります。ステアリングヘッドが破損したり、フォークが折れたりして、重大な事故につながる恐れがあります。

ステアリングヘッドの調整を行った後は、前輪を足ではさんでハンドルをひねってみることで、ステムが確実に固定されているかどうか確認してください。ステムが緩んでいると、転倒の原因となる可能性があります。

AHEADSET® ステアリングヘッド

このシステムの特長は、ステムをステアリングコラムに差し込む方式ではなく、ステムでスレッドレスタイプのステアリングコラムを挟んで固定する方式を採用していることです。ステムがステアリングヘッドを構成する重要な要素となっています。ステムのクランプによってステアリングヘッドの調整が固定されるようになっています。

- ステムの側面または後部にあるクランプボルトを緩めます。
- 上面に埋め込まれている調整ボルトを六角棒レンチで慎重に少しだけ締めます。
- ステムの方向をもう一度合わせて、直進時にハンドルが斜めにならないようにします。
- ステムの横についているクランプボルトをトルクレンチで締め直します。トルクレンチを使用し、最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。最大締め付けトルクは**「推奨締め付けトルク」**の項およびコンポーネント自体、もしくはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。
- 左の解説に従って遊びを確認してください。ステアリングヘッドの調整もきつすぎないようにご注意ください。

最後に、Canyon の前に立って前輪を膝の間に挟みます。ハンドルをつかんで、前輪を押さえたままひねってみます。ハンドルをひねることができる場合には、ステムのクランプボルトをもう少し硬く締めてください。

横についているクランプボルトを緩めてから上面に埋め込まれている調整ボルトで遊びを調整します

ステムの横についているクランプボルトをトルクレンチで締め直します

前輪を押さえてハンドルをひねることができるか試してみましょう

ステアリングヘッドの調整を行った後は、ステムが確実に固定されていることを確認してください。ステムが緩んでいると、重大な転倒事故の原因となる可能性があります。

調整ボルトを硬く締めてしまわないでください。遊び調整専用です。

ステムのボルトをきつく絞めすぎると、ステアリングコラムが押しつぶされてしまうことがありますのでご注意ください。

サスペンション

用語解説ーサスペンション

CTD ークライム（登り）トレイル、ディセンド（下り）
Fox のサスペンションには三種類の走行モードがあり、それぞれ所定のダンパーの特性や反応が設定されています。したがって、クライムは登り坂のみに使用し、ディセンドは下りに使うようにしてください。

コンプレッションダンピング
調整用のボタンやダイヤルが青の場合が多い。ばねの縮むスピードを遅くすることです。非常に高速な衝撃が加わった時にサスペンションフォークが底つきすることを防ぎます。特にハイエンドのサスペンションでは、ハイスピード（強い衝撃＝ばねの縮む速度が速い）とロースピード（立ちこぎ時の浮き沈みなどのゆっくりしたばねの縮み）のコンプレッションダンピングに分かれています。

リアサスペンション（通称リアサス）
リアサスペンションとは、フルサスペンションタイプの自転車で後輪ステイ用のばねとダンパーが一体化したものです。

サスペンションフォーク
可動式の部品によって衝撃を和らげる緩衝機能つきの自転車のフォーク。最も一般的なのはテレスコープ型のサスペンションフォークです。インナーチューブと呼ばれるのが、テレスコピックフォークのクラウンに圧入やボルトで固定された細い方のパイプです。アウターチューブというのは、通常下側についているインナーチューブが沈み込むようになっているパイプのことです。
パイプの上下が逆になったアップサイドダウンフォークもあります。

ばね定数 / スプリングレート
ばねを一定のストローク縮めるのに必要とされる力。単位はニュートン / ミリメートル（N/mm）またはポンド / インチ（lbs/in）。スプリングレートが大きいほど一定ストロークあたりの反発力が大きくなります。エアサスの場合には、空気圧が高いことを意味します。

Fox のサスペンションには三種類の走行モードがある

コンプレッションダンピングがばねの縮むスピードを遅くする

リアサスペンション

サスペンションフォーク

プリロード
広く普及している空気ばね方式では、フォークの空気圧によってばね定数とプリロードが決まります。メーカーの推奨値に従ってください。

コイルばねには一定の範囲内でプリロードをかけることができます。そうするとサスペンションが作動し始める荷重が大きくなります。しかし、スプリングレートが変化するわけではありません。体重の重いライダーがプリロードを高くしても、スプリングレートが低すぎるのを補正することはできません。

ストローク調節ー「トラベルアジャスト」
多くの場合つまみを廻すことでサスペンションフォークのストロークを短くできるようになっています。一旦ばねを奥まで押し込まないとストロークが短くならないフォークもあります。後輪にもサスのついたフルサスペンションタイプでは、サスペンションの受けとなる部品を取り外したり、ビスを緩めて位置を変更する方式が一般的です。

ロックアウト
サスかハンドルにレバーがついている場合が多い。フォークまたはリアサスの動作を止める装置のことです。アスファルトや平滑な路面でサスが浮き沈みするのを防ぐことができます。オフロードでのロックアウトの使用は厳禁です。

リバウンドストローク ー「サグ」
静止状態でライダーが通常走行時と同じ姿勢で乗った時にリアサスまたはフォークが沈むストロークの長さ。全ストローク長に対するパーセント値で表すことが多い。ライダーごとに調整が必要です。

プラットフォームサスペンション
このタイプのサスは(ロースピード)コンプレッションダンピングが強く、浮き沈みを抑えます。ロックアウトとは違い、サスペンションの動作を完全に止めるものではありません。

リバウンドダンピング
調整用のボタンやダイヤルが赤の場合が多い。ばねの伸びるスピードを遅くすることです。自転車が浮き上がることを防ぎます。

ハンドルでロックアウト

フォークのリバウンドストローク ー「サグ」

リアサスのリバウンドストローク ー「サグ」

リバウンドダンピングがばねの伸びるスピードを遅くする

サスペンションフォーク

自転車業界では、乗り心地と走行の安全性を重視する傾向がますます顕著になっています。Canyon のマウンテンバイクにサスペンションフォークが装備されているのもそのためです。オフロードや路面の状態が悪い場所での Canyon の操縦性が向上し、衝撃による自転車とライダーの負担が大きく軽減されます。さまざまな構造のものが市場には出回っていますが、サスペンションフォークで最も一般的なのは、オートバイでよく使用されるサスペンションと同じ仕組みのテレスコピックフォークと呼ばれるタイプです。

サスペンションフォークには、ばね部分の仕様とダンパーの種類によってさまざまなものがあります。ばねの素材にはスチールが使われるほか、空気を密閉した空気ばねもあり、これらを組み合わせて用いることもあります。ダンパーには通常オイルが使用されます。

ダンパーには、特殊な圧力室にオイルを充填して使用するのが一般的です。希ですが摩擦力やエアーを使ったダンパーもあります。

長時間にわたって立ちこぎできつい登り坂を上るような場合は、ダンパーの動きを止める（ロックアウト）ことをお奨めします。ラフな路面の下り坂では、コンプレッションダンピングをしっかりと開いておいたほうがよいでしょう。

仕組み

前輪に衝撃が加わると、フォークのアウターチューブが上に押し上げられます。アウターチューブは内側のインナーチューブの上をスライドします。インナーチューブはボルトや圧入、接着剤などでフォークのクラウンに固定されています。フォークが圧縮されると、内部にあるばねが押されて縮みます。

このばねの作用で、衝撃を受けた後にフォークがまたスライドして伸び、元の位置に戻るのです。これが理想的なばねだったら、瞬時に伸びて元に戻るでしょう。ばねの伸びる動作を制御し、フォークの飛び上がりを防ぐため、振動を減衰するダンパーがフォークには内蔵されています。ばね部分の仕様とダンパーの種類によって、さまざまなサスペンションフォークがあります。

ハンドルでロックアウト

サスペンションフォーク

Canyonのマウンテンバイクはすべて、標準装備されているサスペンションフォークか、それと同等のサスペンションフォークの使用を前提に設計されています。ダブルクラウンフォークやフォーク長の異なるフォークを使用することは認められていません。使用した場合には保証を受ける権利を喪失します。ご使用の Canyon の大きな破損や破断の原因となる可能性があります。**事故の危険があります。**

フォークにはほぼ例外なくメーカーのわかりやすい説明書がついています。その説明書をよく読んでから、フォークの調整や整備作業をするようにしましょう。

本項冒頭にあるサスペンション用語解説もご覧ください。

ばねの素材にはスチールが使われるほか、空気を密閉した空気ばねもあり、これらを組み合わせて用いることもあります。

ばね定数の調節

サスペンションフォークが最善の性能を発揮するためには、ライダーの体重や姿勢、自転車の用途に合わせた調整が必要です。

原則として、自転車のサドルに座っただけで、サスペンションフォークが軽く沈み込む必要があります。これをリバウンドストローク（サグ）といいます。路面に穴があってもばねが伸びることによりサスペンションフォークが凹凸を吸収します。空気圧やプリロードが強すぎると、サスペンションフォークがすでに完全に伸びきった状態になっているため、その効果がなくなります。タイヤが瞬間的に空中に浮いた状態となり、安全性および乗り心地のために重要な機能が失われます。

クロスカントリーやマラソンのレーサーは、悪路のオフロードを走ることが多いフリーライドやダウンヒルのライダーよりもリバウンドストロークを短く設定するのが普通です。サドルに座ったときにサスペンションフォークが沈む量は、クロスカントリーおよびマラソン用の自転車では最大ストロークの 10 ～25%、オールマウンテン・エンデューロ・フリーライドでは 20 ～ 40%をお奨めします。

サグを測るには、サスペンションフォークの沈み込む側の細いパイプについているゴム輪を使うことができます。ゴム輪がついていない場合には、インナーチューブにケーブルタイを巻き付けてください。ケーブルタイが滑り落ちないもののまだ動かせる程度の強さで締め付けます。

エアサスペンションフォークでは、フォーク内の空気圧によってばね定数を調整します。空気圧は圧力計つきの高圧ポンプを使って、初めて乗車する前に調整し、その後もライダーの体重や携行品重量が変わった場合には修正する必要があります。エアサスペンションフォークの多くは、参考値となる表が貼付されています。ご自分の体重に推奨された圧力でエアサスペンションフォークにエアを入れてください。

ケーブルタイをインナーチューブに巻きます

ケーブルタイの動いた距離を見れば、使用したストロークがわかります

サスポンプを使ってスプリングレートを調整

サスペンションフォーク・リアサスペンション用エアポンプ

これは重要な作業ですのでひとつひとつ慎重に行い、疑問がある場合には、弊社ホットライン 050-3786-8496 までお問い合わせください。

いつも着るウェアを着用し（必要に応じ携行品を入れたリュックサックをしょって）Canyon のサドルに座り、通常の走行姿勢をとってください。動かない物（手すりや壁など）につかまって倒れないようにしましょう。誰かに手伝ってもらって、ゴム輪かケーブルタイをアウターチューブの埃取りリングにぶつかるまで押し下げてもらいます。

それ以上フォークが沈み込まないように自転車から降ります。この状態でのゴム輪 / ケーブルタイと埃取りリングの間の距離がリバウンドストロークになります。その距離を全ストローク長（メーカー公称値）と比較して、サスペンションをさらに硬くないし柔らかく調整する必要があるかどうかを判定します。

エアサスペンションフォークでは空気圧を調整してください。

適正な設定値をメモしておき、その後も定期的に点検してください。メーカーの推奨値を守り、サスペンションフォークの最大空気圧を絶対に超えないようにしてください。設定を変えたら、試乗してみてください。

コイルばねを使用したフォークの多くは、狭い範囲ですがばねの調節が可能で、クラウンの上についているつまみを廻すことでプリロードを調整できます。調整ができない場合や、所望のリバウンドストロークにならない場合には、コイルばねを硬いものまたは柔らかいものに交換する必要があります。弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

部品の交換時には、表示のある適切な純正部品のみをご使用願います。

設定を変えたら必ず、できるだけさまざまな路面で試乗してみてください。

コイルばねつきフォークのプリロード

サスペンションフォークは、衝撃を吸収できるように、またそれを前提に設計されています。フォークが固定されていて動かないと、衝撃がそのままフレームに伝わってしまい、ほとんどの場合フレームはそのような負荷に耐えられるようには設計されていません。したがってロックアウト（サスペンションフォークを固定する機構）が搭載されたフォークで、ロックアウト機能を使用できるのは、平滑な路面（自動車道、未舗装道）のみに限られます。悪路のオフロードでの使用は厳禁です。

サスペンションフォークはごく希な状況を除いて底つきしないように設計および調整されていなくてはなりません。ばねが柔らかすぎる（空気圧が低すぎる）と、強い衝撃を感じるだけでなく、たいていの場合は大きな音もします。この衝撃は、フォークが急激に限界まで圧縮されることによって生じます。サスペンションフォークの底つきが頻繁に発生すると、フォークおよびフレームがいずれ破損・故障する恐れがあります。

同梱 CD 収録のサスペンションフォークメーカーの取扱説明書を読むか、疑問がある場合には弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

自分に合った設定が見つかったら、後から確認できるように最適な空気圧を書き留めておきましょう。

試乗の後、ゴム輪 / ケーブルタイの位置を確認してください。その時の埃取りリングとの距離が走行時に使った最大のストロークです。ゴム輪 / ケーブルタイがわずか数ミリしか動いていない場合には、フォークの設定が硬すぎます。空気圧を下げるか、コイルばねフォークではプリロードを減らします。コイルばねの場合に、それでも改善しない場合には、ばねを交換してもらってください。

ゴム輪 / ケーブルタイがパイプ全長にわたって動いていたり、路面の状態が悪いところでフォークが底つきする音が何度もはっきりと聞こえるような場合にはサスペンションが柔らかすぎます。エアフォークでは空気圧を上げる必要があります。コイルばねフォークではスプリングを自転車専門店で交換してもらうか、Canyon の整備工場にご依頼ください。

ダンパーの調整

ダンパーの調整は内部のバルブによって行います。このバルブを通るオイルの流れによってサスペンションフォークの伸縮するスピードが遅くなり、障害物通過後のサスペンションの「揺り戻し」を防止します。つまり障害物に対するリアクションを最適化できるわけです。

リバウンドダンピングの調整ができるサスペンションフォークでは（通常赤い）調整用ボタンでばねの伸び速度（リバウンド）を調整することができます。もうひとつの（通常青い）ボタンがついている場合にはばねの圧縮速度（コンプレッション）を調整または / およびロックアウト機能を有効にすることができます。

調整作業はまず、ダンパーを完全に開いた状態（リバウンドおよびコンプレッションを「ー」に合わせる）から始めます。ハンドルを両手で掴んで前輪のブレーキをかけます。前輪のフォークに全体重を載せて寄りかかり、すぐにまた力を抜きます。フォークは圧縮されたのとほぼ同じ速度で伸びて元の状態に戻ります。

サスペンションフォーク ー ストローク調節

ロックアウトの作動

コンプレッションダンピングの調整ボタン

次に赤い調整ボタンを「+」の方向に一段廻します。再度前輪のブレーキをかけた状態でフォークを押し下げてすぐにまた手を離します。今度ははばねが伸びる速度がいくらか遅くなったのがわかります。

一段ずつリバウンドダンピングを閉じてゆきながら、押しつけては手を離す動作を繰り返してください。そうすることでリバウンドダンピングの効果についての感触を掴むことができます。

通常はリバウンドがいくらか減衰するものの、伸び速度が遅くなりすぎないように調整します。減衰によってばねの伸びがのろのろとした動きになってしまうようではダンパーが明らかに強すぎます。

次に障害物(歩道と車道の段差など)の上を走ってみてください。そしてサスペンションフォークが一旦圧縮されて伸びた後の揺り戻しが最大でも二回になるようにリバウンドダンピングを少しずつ閉じて(「+」方向に廻して)ゆきます。設定を変えたときは必ずオフロードで試乗して確認してください。

サスペンションフォークにさらにコンプレッションダンピングが備えられている場合があります。一般的なコンプレッションダンピング(ハイスピードコンプレッションダンピングというサスペンションフォークもあります)は、高速で障害物を通過する場合のばねの圧縮速度を減速します。ばねの圧縮速度が速いとフォークが底つきしてしまうからです。

ダンパーが弱い方が反応は良くなりますが、場合により段差などの障害物を高速で通過したときのサスペンションフォークの圧縮や立ちこぎ時の浮き沈みが強くなりすぎることがあります。ダンパーが強すぎるとサスペンションが硬くなり、乗り心地が悪くなります。

「サグ」を前述の通り適正に調整し、通常の走行時にはフォークが支障なく作動するものの、過酷な条件下ではフォークの底つきが発生する場合には、コンプレッションダンピングをいくらか強くすることができます。

調整することができるリバウンドダンピング

前輪のブレーキをかけながらフォークを押し下げます

フォークのダンパー(リバウンド)が強すぎると立て続けにいくつもの障害物を通過したときにフォークが伸びなくなることがあります。**転倒の危険があります。**

新しい前輪のタイヤを取り付ける場合は、フォークが完全に圧縮された状態でもタイヤがクラウンに擦れないことを確認してください。必要に応じてサスペンションフォークのエアを完全に抜いてハンドルを思い切り押し下げて確認してください。前輪がロックする恐れがあります。**転倒の危険があります。**

調整は一段ずつ変えてゆくようにしましょう。コンプレッションダンピングがきつすぎると、サスペンションフォークのストロークを最大限まで利用できなくなるからです。コンプレッションダンピングの調節は意識的に常に細かい段階で進めてゆく必要のある作業ですので、長い時間を要する可能性があります。

この場合にも一番下の段階、すなわち調整ボタン / 調整ダイヤルを完全に「ー」方向に廻した状態から始めてください。

設定を変えたときは必ずオフロードで試乗して確認してください。

ダンパーの調整をする自信が無かったり、うまくいかなかったりした場合には、同梱 CD 収録のサスペンションフォークメーカーの取扱説明書を読むか、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

ロックアウト

長時間にわたり立ち上がった状態(「立ちこぎ」)できつい登り坂を上ると、通常サスペンションフォークが浮き沈みします。サスペンションフォークにロックアウト機能が装備されている場合にはダンパーの動きを止めることをお奨めします。平滑でない路面の(下り)走行時には、ロックアウトを必ず解除してください。

Canyon のハードテイルバイクにはハンドルにロックアウト用レバーがついたものが多数あります。Fox のサスペンションでは「クライムモード」がロックアウトに相当します。

整備

サスペンションフォークは複雑なコンポーネントで、定期的な整備と手入れが必要です。そのためサスペンションフォークメーカーのほとんどはサービスセンターを設置しており、フォークの修理や定期点検(用途により毎年一回など)を依頼することができます。

フォークのインナーチューブはいつもきれいにしておきましょう

調整用のボルトかもしれないと思って不用意にボルトを工具で廻さないでください。固定メカニズムが緩んでしまい転倒の原因となる恐れがあります。通常調整用のつまみは手で動かすことができるようになっており、どのメーカーでも目盛りや「+」(強いダンパー / 硬いサスペンション)と「ー」の記号がついています。ウサギと亀が速度を表している場合もあります。

サスペンションフォークが底つきする状態での走行はやめてください。フォーク自体およびフレームが損傷する恐れがあります。ばね定数は必ずライダーと荷物の重量および走行条件に合わせて調整しましょう。

悪路のオフロードではロックアウト機能を使用しないでください。使用できるのは平滑な路面(自動車道、未舗装道)のみです。

同梱 CD 収録のサスペンションフォークメーカーの取扱説明書を読むか、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

常に心がけるようにしたい整備の基本ポイントをお教えします。

1. インナーチューブのスライド面と埃取りリングはきれいにしておきましょう。

2. サスペンションフォークが汚れたら、ライドから帰ってすぐに水と柔らかなスポンジで清掃してください。

3. 自転車の洗車が終わったら、サスペンションフォークのインナーチューブにメーカー認定の潤滑剤スプレーを少量噴霧するか、油圧オイルをごく薄く塗ってください。そしてフォークを何回か伸縮させます。その次に乗る前に余分な潤滑剤をきれいな布で拭き取っておきましょう。

4. 清掃時にスチームジェットクリーナーや強い洗剤の使用は禁物です。同梱 CD 収録のサスペンションフォークメーカーの取扱説明書を読むか、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

5. 空気ばね式のフォークでは定期的に空気圧を点検する必要があります。時間が経過すると空気圧が下がることがあるからです。

6. コイルばね式のフォークではコイルばねを定期的に清掃し、樹脂や酸を含まないグリスを塗ってもらうことをお奨めします。手入れ用の特殊グリスを販売しているメーカーもあります。必ずメーカーの推奨事項に従ってください。これはサスペンションフォークサービスセンターの仕事です。不明な点は弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

サスペンションの構造は複雑です。サスペンションの整備作業、特に解体作業はサスペンションフォークメーカーのサービスセンターに依頼しましょう。

清掃の後は認定された潤滑剤を少量塗布する

空気ばねの空気圧を定期的に点検

サスペンションフォークは、前輪がまき散らす水やゴミが常にあたる位置にあります。自転車に乗った後は必ず、水をふんだんに使って布できれいにしましょう。

サスペンションフォークは最低でも一年に一度フォークメーカーのサービスセンターにお持ちください。

調整および整備に関する情報はインターネットの各社ウェブサイトもご覧ください。
www.centurion.de
www.manitoumtb.com
www.rockshox.com
www.sportimport.de
www.foxracingshox.com
www.toxoholics.de
www.srsuntour-cycling.com

フルサスペンション

フルサスペンションタイプの自転車では、サスペンションフォークと同様、後部のステイも可動式になっていて、やはりばねとダンパーを備えたリアサスペンションがついています。これによりタイヤの路面との接触が増えるため、オフロードや悪路で自転車をコントロールしやすくなります。自転車およびライダーへの（衝撃）負荷が減るのがはっきりとわかります。

サスペンションには、ばね部分の仕様とダンパーの種類によってさまざまなものがあります。サスペンションは一般に空気ばね式またはコイルばね式（比較的希）です。ダンパーには通常オイルが使用されます。タイプによってついているピボットの数が異なります。

サドルの位置に関する注意事項

リアサスペンションの設定によっては、乗車時にサドルが軽く後ろに傾くことがありますので、その点をサドルの角度を調節するときに考慮する必要があります。座り位置が気になる時は、通常よりもサドルの先端を軽く下げてみるとよいかもしれません。

ダートやフリーライド、ダウンヒルなどでは、サドルをかなり低くし、後方に傾けて走行することがよくあります。

ばね定数の調節

リアサスペンションが最善の性能を発揮するためには、ライダーの体重や姿勢、自転車の用途に合わせた調整が必要です。

これは重要な作業ですのでひとつひとつ慎重に行い、疑問がある場合には、弊社ホットライン 050-3786-8496 までお問い合わせください。

リアサスペンション

空気ばね式のリアサスペンション

コイルばね式のリアサスペンション

リアサスペンションには通常メーカーの説明書があります。その説明書をよく読んでから、リアサスペンションの調整や整備作業をするようにしましょう。リアサスペンションメーカーの取扱説明書は同梱 CD 収録のものをご利用になるか、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

本項冒頭にあるサスペンション用語解説もご覧ください。

原則として、自転車のサドルに座っただけで、リアサスペンションが軽く沈み込む必要があります。これをリバウンドストローク(「サグ」)といいます。路面に穴があってもばねが伸びることによりリアサスペンションが凹凸を吸収します。空気圧やプリロードが強すぎると、リアサスペンションがすでに完全に伸びきった状態になっているため、その効果がなくなります。タイヤが瞬間的に空中に浮いた状態となり、安全性および乗り心地のために重要な機能が失われます。

クロスカントリーやマラソンのレーサーは、悪路のオフロードを走ることが多いフリーライドやダウンヒルのライダーよりもリバウンドストロークを短く設定するのが普通です。サドルに座ったときにリアサスペンションが沈む量は、クロスカントリーおよびマラソン用の自転車では最大ストロークの10～25%、オールマウンテン・エンデューロ・フリーライドでは 20 ～ 40%をお奨めします。

サグを測るには、リアサスペンションの沈み込む側の細いパイプについているゴム輪を使うことができます。ゴム輪がついていない場合には、細い方のパイプにケーブルタイを巻き付けてください。ケーブルタイが滑り落ちないもののまだ動かせる程度の強さで締め付けます。

エアリアサスペンションでは、サスペンション内の空気圧によってばね定数を調整します。空気圧は圧力計つきの高圧ポンプを使って、初めて乗車する前に調整し、その後もライダーの体重や携行品重量が変わった場合には修正する必要があります。エアリアサスペンションの多くは、参考値となる表が貼付されています。ご自分の体重に推奨された圧力でエアリアサスペンションにエアを入れてください。

いつも着るウェアを着用し(必要に応じ携行品を入れたリュックサックをしょって)自転車のサドルに座り、通常の走行姿勢をとってください。動かない物(手すりや壁など)につかまって倒れないようにしましょう。誰かに手伝ってもらって、ゴム輪かケーブルタイをアウターチューブの埃取りリングにぶつかるまで押し下げてもらいます。

それ以上リアサスペンションが沈み込まないように自転車から降ります。この状態でのゴム輪 / ケーブルタイと埃取りリングの間の距離がリバウンドストロークになります。

Oリングがダンパーの一番上にある

ダンパーの Oリングが動いた距離が使用したストロークを示す

フルサスペンションタイプの自転車はサスペンションのない自転車よりもボトムブラケットハイトがかなり高くなっています。サドルの高さを適正に合わせると、地面に足が届かなくなるのが普通です。慣れるまではサドルを低くして、乗車と降車を練習しましょう。

フルサスペンションのフレームは、リアサスペンションが衝撃を吸収できるように、またそれを前提に設計されています。サスペンションが固定されていて動かないと、衝撃がそのままフレームに伝わってしまい、ほとんどの場合フレームはそのような負荷に耐えられるようには設計されていません。したがってロックアウト(サスペンションを固定する機構)が搭載されたリアサスペンションで、ロックアウト機能を使用できるのは、平滑な路面(自動車道、未舗装道)のみに限られます。悪路のオフロードでの使用は厳禁です。

その距離を後輪ステイではなくリアサスペンションの全ストローク長(メーカー公称値)と比較するか、目安としてばねが沈み込む真っ直ぐな部分ないし表面がスムーズな部分の長さを測って、サスペンションをさらに硬くないし柔らかく調整する必要があるかどうかを判定します。

エアリアサスペンションでは空気圧を調整してください。

適正な設定値をメモしておき、その後も定期的に点検してください。メーカーの推奨値を守り、リアサスペンションの最大空気圧を絶対に超えないようにしてください。設定を変えたら、試乗してみてください。

コイルばねを使用したリアサスペンションの多くは、狭い範囲ですがばねの調節が可能で、調整用のリングを廻すことでプリロードを調整できます。調整ができない場合や、所望のリバウンドストロークにならない場合には、コイルばねを硬いものまたは柔らかいものに交換する必要があります。弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

部品交換時には、表示のある適切な純正部品のみをご使用願います。

バルブには走行中常にバルブキャップをつけた状態にしておいてください。設定を変えたら必ず、できるだけさまざまな路面で試乗してみてください。試乗の後、ゴム輪 / ケーブルタイの位置を確認してください。その時の埃取りリングとの距離が走行時に使った最大のストロークです。

ゴム輪 / ケーブルタイがわずか数ミリしか動いていない場合には、リアサスペンションの設定が硬すぎます。空気圧を下げるか、コイルばねリアサスペンションではプリロードを減らします。コイルばねの場合に、それでも改善しない場合には、ばねを交換してもらってください。

ゴム輪 / ケーブルタイがパイプ全長にわたって動いていたり、路面の状態が悪いところでリアサスペンションが底つきする音が何度もはっきりと聞こえるような場合にはサスペンションが柔らかすぎます。エアリアサスペンションでは空気圧を上げる必要があります。弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

エアーサスペンションは空気圧を変化させることで調整

コイルばねは調整用のサムリングを廻してプリロードを調整

リアサスペンションはごく希な状況を除いて底つきしないように設計および調整されていなくてはなりません。ばねが柔らかすぎる(空気圧が低すぎる)と、強い衝撃を感じるだけでなく、たいていの場合は大きな音もします。この衝撃はリアサスペンションが急激に限界まで圧縮されることによって生じます。リアサスペンションの底つきが頻繁に発生すると、サスペンションおよびフレームがいずれ破損・故障する恐れがあります。

同梱 CD 収録のリアサスペンションメーカーの取扱説明書を読むか、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

サスペンションのストローク変更

通常はフルサスペンションのリアサスに備えられた最大限のストロークを使って走行します。そうすればライドを最大限楽しむことができ、自転車を一番良くコントロールできます。

自転車の中には路面の状態に合わせてサスペンションのストロークを変更できるものもあります。

ダンパーの調整

ダンパーの調整は内部のバルブによって行います。このバルブを通るオイルの流れによってリアサスペンションの伸縮するスピードが遅くなり、障害物通過後のサスペンションの「揺り戻し」を防止します。つまり障害物に対するリアクションを最適化できるわけです。

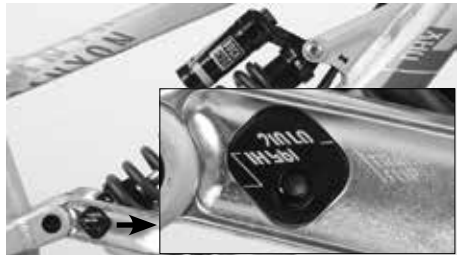
リバウンドダンピングの調整ができるリアサスペンションでは（通常赤い）調整用ボタンでばねの伸び速度（リバウンド）を調整することができます。

もうひとつの（通常青い）ボタンがついている場合には、ばねの圧縮速度（コンプレッション）を調整または / およびロックアウト機能を有効にすることができます。

調整作業はまず、ダンパーを完全に開いた状態（リバウンドおよびコンプレッションを「ー」に合わせる）から始めます。サドルを両手で掴みます。サドルに全体重を載せて寄りかかり、すぐにまた力を抜きます。リアサスペンションは圧縮されたのとほぼ同じ速度で伸びて元の状態に戻ります。

次に赤い調整ボタンを「+」の方向に一段廻します。再度サドルを押し下げてすぐにまた手を離します。今度はばねが伸びる速度がいくらか遅くなったのがわかります。

一段ずつリバウンドダンピングを閉じてゆきながら、押しつけては手を離す動作を繰り返してください。そうすることでリバウンドダンピングの効果についての感触を掴むことができます。



サスペンションのストローク変更

リアサスペンションのリバウンドダンピング

サドルを押し下げてください

ストロークを短くした状態で悪路のオフロードを走らないでください。特に下りは禁物です。

Strive などをお買い上げになった場合は必ず補足的な取扱説明書も読んでください。

同梱 CD 収録のリアサスペンションメーカーの取扱説明書を読むか、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

通常はリバウンドがいくらか減衰するものの、伸び速度が遅くなりすぎないように調整します。減衰によってばねの伸びがのろのろとした動きになってしまうようではダンパーが明らかに強すぎます。

次に障害物(歩道と車道の段差など)の上を走ってみてください。そしてリアサスペンションが一旦圧縮されて伸びた後の揺り戻しが最大でも二回になるようにリバウンドダンピングを少しずつ閉じて（「+」方向に廻して）ゆきます。設定を変えたときは必ずオフロードで試乗して確認してください。

リアサスペンションにさらにコンプレッションダンピングが備えられている場合があります。一般的なコンプレッションダンピング（ハイスピードコンプレッションダンピングというリアサスペンションもあります）は、高速で障害物を通過する場合のばねの圧縮速度を減速します。ばねの圧縮速度が速いとリアサスペンションが底つきしてしまうからです。

ダンパーが弱い方が反応は良くなりますが、場合により段差などの障害物を高速で通過したときのリアサスペンションの圧縮や立ちこぎ時の浮き沈みが強くなりすぎることがあります。ダンパーが強くするとサスペンションが硬くなり、乗り心地が悪くなります。

「サグ」を前述の通り適正に調整し、通常の走行時にはリアサスペンションが支障なく作動するものの、過酷な条件下ではリアサスペンションの底つきが発生する場合には、コンプレッションダンピングをいくらか強くすることができます。

調整は一段ずつ変えてゆくようにしましょう。コンプレッションダンピングがきつすぎると、リアサスペンションのストロークを最大限まで利用できなくなるからです。

コンプレッションダンピングの調節は意識的に常に細かい段階で進めてゆく必要のある作業ですので、長い時間を要する可能性があります。

この場合にも一番下の段階、すなわち調整ボタン / 調整ダイヤルを完全に「ー」方向に廻した状態から始めてください。

リアサスペンションのコンプレッションダンピング

リアサスペンションのダンパー（リバウンド）が強すぎると立て続けにいくつもの障害物を通過したときにリアサスペンションが伸びなくなることがあります。**転倒の危険があります。**

調整用のボルトかもしれないと思って不用意にボルトを工具で廻さないでください。固定メカニズムが緩んでしまい転倒の原因となる恐れがあります。通常調整用のつまみは手で動かすことができるようになっており、どのメーカーでも目盛りや「+」（強いダンパー / 硬いサスペンション）と「ー」の記号がついています。

新しい後輪のタイヤを取り付ける場合は、リアサスペンションが完全に圧縮された状態でもタイヤがフレームに擦れないことを確認してください。必要に応じてリアサスペンションのエアを完全に抜いてサドルを思い切り押し下げて確認してください。後輪がロックする恐れがあります。**転倒の危険があります。**

リアサスペンションが底つきする状態での走行はやめてください。リアサスペンション自体およびフレームが損傷する恐れがあります。ばね定数は必ずライダーと荷物の重量および走行条件に合わせて調整しましょう。

設定を変えたときは必ずオフロードで試乗して確認してください。

ダンパーの調整をする自信が無かったり、うまくいかなかったりした場合には、同梱 CD 収録のリアサスペンションメーカーの取扱説明書を読むか、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

ロックアウト

長時間にわたり立ち上がった状態（立ちこぎ）できつい登り坂を上ると、通常リアサスペンションが浮き沈みします。リアサスペンションにロックアウト機能が装備されている場合には、ダンパーの動きを止めることをお奨めします。平滑でない路面の（下り）走行時には、ロックアウトを必ず解除してください。

Canyon のバイクにはハンドルにロックアウト用レバーがついたものが多数あります。Fox のサスペンションでは「クライムモード」がロックアウトに相当します。

整備

リアサスペンションは複雑なコンポーネントで、定期的な整備と手入れが必要です。そのためリアサスペンションメーカーのほとんどはサービスセンターを設置しており、リアサスペンションの修理や定期点検（用途により毎年一回など）を依頼することができます。

常に心がけるようにしたい整備の基本ポイントをお教えします。

1. ピストンロッドのスライド面はきれいにしておきましょう。

2. リアサスペンションや後輪ステイ、特に軸受部分が汚れたら、ライドから帰ってすぐに水と柔らかなスポンジで清掃してください。

リアサスペンションを水とスポンジで清掃

清掃の後は認定された潤滑剤を少量塗布する

悪路のオフロードではロックアウト機能を使用しないでください。使用できるのは平滑な路面（自動車道、未舗装道）のみです。

サスペンションの構造は複雑です。サスペンションの整備作業、特に解体作業はリアサスペンションメーカーのサービスセンターに依頼しましょう。

リアサスペンションは、後輪がまき散らす水やゴミが常にあたる位置にあります。自転車に乗った後は必ず、水をふんだんに使って布できれいにしましょう。

3. 自転車の洗車が終わったら、リアサスペンションのピストンロッドと軸受部分にメーカー認定の潤滑剤スプレーを少量噴霧するか、油圧オイルをごく薄く塗ってください。そしてリアサスペンションを何回か伸縮させます。その次に乗る前に余分な潤滑剤をきれいな布で拭き取っておきましょう。メーカーが認定した潤滑剤を使用してください。

4. 清掃時にスチームジェットクリーナーや強い洗剤の使用は禁物です。

5. コイルばね式のリアサスペンションでは、コイルばねとその下にあるピストンロッドを定期的に清掃し、下にあるピストンロッドにはメーカー認定のスプレーで注油することをお奨めします。必ずメーカーの推奨事項に従ってください。

6. 空気ばね式のリアサスペンションでは定期的に空気圧を点検する必要があります。時間が経過すると空気圧が下がることがあるからです。

7. リアサスペンション・後輪ステイのボルトがすべてしっかりと締まっているかどうかトルクレンチを使い記載されている所定値に従って定期的に点検してください。後輪ステイの軸受に横方向の遊びがないかどうか、またリアサスペンションの軸受に縦方向の遊びがないかどうか検査してください。

検査するにはサドルを持って自転車を持ち上げ、後輪を横方向左右に動かしてみます。誰かにフレームの前の部分を押さえておいてもらうといいかもしれません。

リアサスの遊びがないかどうかを確認するには、後輪を静かに地面に置いてからまた軽く持ち上げてみます。カタカタ異音がしないか耳を澄ましてください。遊びがあったらご自分ですぐに遊びをなくすか、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問い合わせください。

空気ばねの空気圧を定期的に点検

リアサスペンション・後輪ステイのボルトがすべてしっかりと所定のトルクで締まっているかどうか定期的に点検

リアサスペンションは最低でも一年に一度リアサスペンションメーカーのサービスセンターにお持ちください。

調整および整備に関する情報はインターネットの各社ウェブサイトもご覧ください。
www.rockshox.de
www.sportimport.de
www.dtswiss.com
www.manitoumtb.com
www.centurion.de
www.foxracingshox.com
www.toxoholics.de

CANYONバイクの搬送

自動車で搬送

自動車で Canyon を搬送する方法はいくつかあります。Canyon ではトランクに積載して搬送する方法のみを推奨しています。

自転車をトランクに入れると場所を取りますが、汚れや盗難、破損などの心配がありません。

- ただし、ケーブルやライト、コードなどを始め、特にディレイラーが損傷しないように注意してください。Canyon を毛布などに包んで積載しましょう。Canyon の汚れが酷い場合には、毛布などを下に敷いて、車内が汚れないようにすることをお奨めします。
- 自転車が滑って動かないように固定してください。

ディスクブレーキのついたホイールを取り外したら、ブレーキレバーは引かないようにしてください。ブレーキパッドが押しつけられてしまって離れなくなりホイールが取り付けられなくなります。パッドスペーサーをキャリパーに差し込んでおきましょう。それからブレーキレバーを引いてゴムやベルトで固定します。

自転車をトランクに積載することができない場合には、自動車用品店や自動車販売店に行けば大体どこでも、自転車を分解しないで運ぶことのできる自転車キャリアがあります。自転車をルーフに取り付けたレールに乗せて、ダウンチューブをクランプで挟んで固定するタイプが一般的です。

ディスクブレーキのついた自転車を上下逆さにして搬送しないでください。ブレーキ系統に空気が入ってしまう可能性があり、ブレーキが効かなくなります。**事故の危険があります**。

自動車での搬送

車内に積載する場合も Canyon を固定してください。固定されていない物体があると、事故時に搭乗者にぶつかる危険があります。車内に積載する場合には、前輪または両輪を取り外さなければならないことがよくあります。ホイールの取り外しに関しては、必ず**「ホイール」**の項およびその中にある**「パンクの修理」**をご覧ください。

Canyon を上下逆さにして、ハンドルとサドルを下にして固定するようなキャリアを使用しないでください。運搬中にハンドルやステム、サドルおよびシートポストに非常に大きな負担がかかります。**部品が折れる危険があります**。前輪なしの Canyon をフォークで固定するタイプのキャリアを使用しないでください。特にサスペンションフォークは、このような固定方法によって折れる恐れがあります。

Canyon のマウンテンバイクを、従来タイプのクランプを使った自転車キャリアで搬送することは許されていません。断面積の大きなフレームチューブを押しつぶしてしまう恐れがあります。特にカーボン製フレームは修復不能になる可能性があります。外観をみただけではわからない損傷が生じ、重大な事故を招く恐れがあります。

このところ人気が高まっているリアマウントタイプのキャリアの利点は、搬送のために自転車を高いところに持ち上げる必要がないことです。キャリアの固定方法がフォークやフレームを傷めないことをよく確認してください。**部品が折れる危険があります**。

キャリア購入時には、ドイツの GS 規格などに相当するお住まいの国の安全規格に準拠したものであることを確認してください。ドイツでは、ドイツの道路交通法第 22 条に定められた承認が自転車キャリアには必要です。

飛行機で搬送

Canyon を輪行して飛行機で移動する場合には、自転車を BikeGuard または BikeShuttle に入れて梱包してください。

ホイールはホイール専用のバッグに入れてから、ハードケースや段ボールに収納してください。目的地で自転車を走行可能な状態に戻すことができるように、トルクレンチと交換用ヘッドなどの組み立てに必要な工具、そしてこの説明書を持参するのもお忘れなく。

発送時に Canyon が同梱の説明書通りに梱包されていなかった場合には、運送中の損傷に対する補償を Canyon Bicycle GmbH から受けることができなくなります。

自動車のライトやナンバープレートが隠れてしまわないように注意して下さい。専用のサイドミラーを取り付けることが義務づけられている場合もあります。

Canyon BikeGuard

Canyon BikeShuttle

キャリアの取扱説明書に記載されている許容荷重および最高速度に従ってください。最高速度の遵守が義務づけられている場合もあります。

自転車の固定状態を出発前だけでなく、移動中もひんぱんに点検してください。自転車がルーフキャリアから外れると、周囲を巻き込む事故につながる恐れがあります。

車高が高くなっていることに注意してください。キャリアを含む車高を測って、その高さをハンドルなどよく見えるところに貼っておきましょう。

手入れと点検についての一般的注意事項

Canyon の自転車は品質の高い製品です。しかし、他のタイプの車輌と同様、Canyon もこまめに手入れし、定期整備を専門業者に依頼する必要があります。

また、軽量構造の自転車は、主要コンポーネントを定期的に交換する必要があります。(**「点検・整備頻度」**の項参照) そうしてはじめて、確実にすべてのパーツが常に安全に機能するようになります。そうすれば、自転車での走行を末永く安全に楽しむことができるのです。

CANYON の洗車と手入れ

汗や汚れ、路面凍結防止用の塩や海風の塩分などがこびりつくと Canyon が傷みます。ですから、こまめな清掃と Canyon のあらゆるパーツを腐食から守る作業は、決して欠かすことのないいつもの習慣にしましょう。

Canyon の清掃にスチームジェットクリーナーを使用しないでください。このような高速洗浄機には重大な欠点があります。高圧で噴出される水流が強すぎるため、水がパッキンを通過して軸受の内部にまで入ってしまうことがあるのです。潤滑剤が水で希釈されてしまい、摩擦が増大しまて、腐食が始まります。その状態が続くと、軸受の回転面が破壊されてしまい、回転が甘くなります。スチームジェットによってシール類が剥がれてしまうことも少なくありません。

布と水で Canyon を洗車

軽量構造パーツを点検しましょう

自分で行うのは、十分な知識があり、必要な工具が揃っている作業のみにして無理をしないでください。

近距離から高圧の水流やスチームジェットクリーナーを使って Canyon を洗わないでください。

チェーンステイの上側など、ケーブルが擦れそうな箇所はシールなどで保護してください。そうすれば、醜い引っ掻き傷や塗料の剥がれを防ぐことができます。

水圧の高くない水を吹きかけるか、バケツの水を使ったり、スポンジや大きなブラシなどで洗車するのが、自転車を傷めない方法です。手で自転車を洗うと、もうひとつ利点があります。塗装の傷んでいる箇所や、部品の劣化、不具合などの早期発見にもつながるのです。

Canyon が乾いたら、塗装面や金属面 (ブレーキディスクを除く)にはワックスを塗ります。スポークやハブ、ボルト、ナットなどにもワックスを薄く塗りましょう。あまり平らでないパーツは、ハンドスプレーで吹き付けるのが簡単です。ワックスを塗った面は柔らかい布で磨いて光沢を出し、水をはじくようにしておきましょう。

自転車の掃除が終わったらチェーンを点検して、必要なら油を差しておくのがよいでしょう。(**「変速機」**の項の**「チェーンの手入れ」**参照)

塗装面と金属面にワックスを塗る

清掃が終わったらチェーンに油を差しておきましょう

清掃時には、ひび割れやひっかき傷、素材の変形や変色などがないかよく見てください。不安がある場合には、弊社のホットライン 050-3786-8496 にご一報ください。傷んでいるコンポーネントがみつかったらすぐに交換してもらい、塗装の傷は補修してもらってください。

ワックスをご自分の Canyon に塗る前に、あまり目立たない場所に塗ってみて問題がないことを確認してください。

ワックスやチェーンオイルがブレーキパッドやディスクにつかないようにしてください。ブレーキが効かなくなる恐れがあります。(**「ブレーキ」**の項参照) ハンドルやステム、シートポスト、シートチューブなどで、締め付け部分がカーボン製の場合には、グリスやオイルを塗らないでください。

オイルやグリスのがんこな汚れを塗装面やカーボンから取り除くには、石油系のクリーナーを使ってください。アセトンや塩化メチル等を含有する脱脂剤や、溶剤を含む非中性洗剤や化学洗剤などは使用しないでください。表面の腐食につながることがあります。

CANYON の置き場所と保管

シーズン中は、手入れさえこまめにしていれば、Canyon をしばらく停めておく時にも、注意しなければいけないことは(盗難防止対策以外には)特にありません。Canyon は、乾燥した通気の良い場所に置いておくことをお奨めします。

冬の間 Canyon を保管しておくには、いくつか注意が必要な点があります。

- 保管期間が長くなると、チューブから次第に空気が抜けてゆきます。空気の抜けたタイヤの上に Canyon が乗った状態が長期間続くと、自転車の構造によくありません。そのため、ホイールまたは自転車全体を吊り下げておくか、定期的にタイヤの空気圧を点検してください。
- 上記の解説に従って Canyon を清掃し、腐食から守ってください。
- サドルを取り外して、内部に侵入した水分を乾燥させます。スプレーで細かい霧状にしたオイルを少量シートチューブ内に吹き付けます。(カーボン製のフレームを除く)
- Canyon は乾燥した場所に保管してください。
- フロントは一番小さいチェーンリング、リアも一番小さいスプロケットにしておきます。こうすればケーブルおよびばねの負荷が最小限に抑えられます。

長期間の保管では Canyon を吊り下げてください

チェーンが前後共に一番小さい歯車に掛かった状態にしておきましょう

定期的にタイヤの空気圧をチェックしてください

リムがカーボン製の場合は、リムで自転車を吊り下げないでください。**折れる危険があります。**

整備と点検

初回点検
弊社の熟練技術者たちは、独自に作成した整備項目リストに従って点検を実施します。乗り始めてしばらくの間は、ホイールの初期振れが発生したり、シフトケーブル・ブレーキケーブルの初期伸びが生じて、変速がうまくできなくなることがあります。また、走行距離によっては、摩耗のため修理が必要となるパーツがでてくることもあります。パーツの交換が必要な場合には、担当者がお客様に予めご連絡します。

年次定期整備
長く厳しいシーズンが終わったら、自転車を徹底的に点検してもらうことをお奨めします。点検は、お客様の自転車を知り尽くしている弊社の技術者に是非お任せください。

一年に一度の点検は、お客様の自転車のタイプに合わせて、整備頻度一覧表に従って専門の技術者が行います。

Canyon 安全チェック
年間の走行距離が 1000 km を大きく下回る場合には、整備の手間もそれに応じて少なくなります。そのような方にぴったりなのが Canyon 安全チェックです。弊社のスペシャリストたちがそのために特別に作成した整備項目リストは、通常の年次定期整備よりも簡略化されていますが、安全に関わる項目はすべて網羅されています。このチェックを毎年シーズンが始まる前や、自転車旅行に出かける前に済ませておけば、心置きなく自転車ライドを満喫できること間違いありません。

待時間をできる限り短縮するために、事前のご予約をお願いしております。

Canyon を弊社のマイスター整備工場に送るために梱包する必要がある場合には、BikeGuard に入っている梱包方法の説明書**「マウンテンバイクを梱包するには」**の解説通りに、お客様のマウンテンバイクを梱包してください。

軽量のコンポーネントは特に寿命が短いことがあります。ですから、ご自分の安全のためにも**「点検・整備頻度」**の項に記載されているコンポーネントの定期点検を行い、必要に応じて交換してもらってください。

Canyon でのライドを末永く楽しむためには、定期的な整備が必要不可欠です。**「点検・整備頻度」**の項に記載されている整備間隔は、年間走行距離が 750 ～ 1,500 km の場合を前提とした目安です。走行量がもっと多かったり、悪路やオフロードの走行が多いと、自転車にかかる負荷が大きくなりますので、点検間隔は短くなります。頻繁な雨天走行や全般として雨の多い気候での使用時も同様です。

部品の交換が必要になった場合には、必ず純正品をご使用願います。

弊社の公式ホームページ www.canyon.com には、簡単な修理や整備の作業を説明する内容も多数掲載されていますのでご利用ください。ただし、無理な作業はしないようにしてください。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットライン 050-3786-8496 までお問い合わせください。

点検•整備頻度

購入してからしばらく乗った自転車は、一定の間隔で専門業者に整備してもらう必要があります。下の表に記載されている整備間隔は、年間走行距離が 750 ～ 1,500 km（年間走行時間 50 ～ 100 時間）の場合を前提とした目安です。走行量がもっと多かったり、悪路の走行が多いと、自転車にかかる負荷が大きくなりますので、点検間隔は短くなります。

コンポーネント	作業内容	毎回乗車時	毎月	毎年間隔	その他の
ライト	点検	•			
タイヤ	空気圧点検	•			
タイヤ	溝深さ•側壁の点検		•		
ブレーキ（ディスク）	パッド厚測定		•		
ブレーキケーブル/ホース	目視検査		x		
ダンパー	サービス			x	
サスフォーク	ボルト点検		x		
サスフォーク	オイル交換•サービス			x	
フォーク（アルミ及びカーボン）	検査				x 少なくとも2年に1回
	交換				x 転倒後または3年
ボトムブラケット	軸受の遊び点検		x		
ボトムブラケット	グリスアップ			x	
チェーン	点検および注油	•			
チェーン	点検および交換				x 750km以上
クランク	点検および締め直し			x	

• の印がついた点検項目は、手先が器用で、ある程度の経験があり、トルクレンチなどの適切な工具をお持ちの方であれば、ご自分で実施できます。点検の結果不具合がみつかった場合には、すぐに適切な措置をとってください。ご質問やご相談は弊社のホットライン 050-3786-8496 がお答えします。
x の印がついた作業は、最近の自転車の技術に詳しい専門業者（自転車整備の資格を持ったスタッフがいる自転車店など）に依頼することをお奨めします。お問い合わせは、弊社のホットライン 050-3786-8496 にどうぞ。

コンポーネント	作業内容	毎回乗車時	毎月	毎年間隔	その他の
塗装	ワックス塗布				• 少なくとも半年に1回
ホイール/スポーク	振れ•テンション点検		•		
ホイール/スポーク	振れ取り•テンション修正				x 随時
ハンドル•ステム カーボンおよびアルミ	点検				x 少なくとも2年に1回
	交換				x 転倒後または3年
ステアリングヘッド	軸受の遊び点検		•		
ステアリングヘッド	グリスアップ			x	
金属面	ワックス塗布(ブレーキディスク除く)				• 少なくとも半年に1回
ハブ	軸受の遊び点検		•		
ハブ	グリスアップ			x	
ペダル	軸受の遊び点検		x		
ペダル	固定部分の清掃		•		
後ディレイラー/前ディレイラー	清掃•注油		•		
クイックリリース	固定状態点検	•			
ボルトとナット	点検および締め直し		x		
バルブ	位置確認	•			
ステム/シートポスト	取り外してグリスアップ カーボンはアッセンブリーペースト（**注意**:カーボンはグリス厳禁）			x	
シフトケーブル/ブレーキケーブル	取り外してグリスアップ			x	

• の印がついた点検項目は、手先が器用で、ある程度の経験があり、トルクレンチなどの適切な工具をお持ちの方であれば、ご自分で実施できます。点検の結果不具合がみつかった場合には、すぐに適切な措置をとってください。ご質問やご相談は弊社のホットライン 050-3786-8496 がお答えします。
x の印がついた作業は、最近の自転車の技術に詳しい専門業者（自転車整備の資格を持ったスタッフがいる自転車店など）に依頼することをお奨めします。お問い合わせは、弊社のホットライン 050-3786-8496 にどうぞ。

推奨締め付けトルク

コンポーネント	ボルト	シマノ*	SRAM**
リアディレイラー	固定ボルト	8〜10 Nm	8〜10 Nm
	ケーブル固定ボルト	5〜7 Nm	4〜5 Nm
	プーリケージボルト	3〜4 Nm	
前ディレイラー	固定ボルト	5〜7 Nm	5〜7 Nm
	ケーブル固定ボルト	5〜7 Nm	5 Nm
シフトレバー	シフトレバーユニット固定ボルト	5 Nm	2.5〜4 Nm
	穴キャップ	0.3〜0.5 Nm	
	クランプバンド固定ボルト(六角穴)	5 Nm	
	アウターストッパーのフレーム固定	1.5〜2 Nm	
ハブ	クイックリリースレバー	5〜7.5 Nm	
	クイックリリースハブの軸調整ロックナット	10〜25 Nm	
フリーハブ	スプロケットロックリング	30〜50 Nm	40 Nm
クランクセット	クランクボルト(グリスなし四角)	35〜50 Nm	
	クランクボルト(シマノオクタリンク)	35〜50 Nm	
	クランクボルト(シマノホローテックII)	12〜15 Nm	
	クランクボルト ISIS		31〜34 Nm
	クランクボルト ギガパイプ		48〜54 Nm
	チェーンリングボルト	8〜11 Nm	12〜14Nm (スチール) 8〜9 Nm (アルミ)
密封式カートリッジ	シマノホローテックIIシェル SRAMギガパイプ	35〜50 Nm	34〜41 Nm
ボトムブラケット	オクタリンク	50〜70 Nm	
ペダル	ペダル軸	35 Nm	31〜34 Nm
シューズ	クリートのボルト	5〜6 Nm	
	スパイク	4 Nm	
シートポスト	シートポスト先端のサドルクランプ固定ボルト	20〜29 Nm ***	

* www.shimano.com
** www.sram.com
*** 記載の値は上記コンポーネントメーカーの推奨値です。
コンポーネントメーカーの取扱説明書が付属している場合には、その取扱説明書記載の値もご確認ください。

コンポーネントのなかには、コンポーネント自体に締め付けトルクが書かれているものもあります。シールやプリントに記載されている値に従ってください。

Canyon のトルクレンチ

ハンドルの取り付けには Canyon のトルクレンチを使う

Canyon フレーム

ボトルケージボルト	5 Nm
交換式ディレイラーハンガー	1.5 Nm

Canyon シートポストクランプ 3 ～ 5 Nm

お使いのマウンテンバイクに固定用のクイックリリースがついている場合には、**「クイックリリースとスルーアクスルの取り扱い」**の項をご覧ください。

ステムメーカーやシートポストメーカーの指定値がコンポーネント自体またはその取扱説明書に別途記載されていない場合には、以下の締め付けトルクが適用されます。

ステム

M5 ボルト	4.5 ～ 5.5 Nm
M6 ボルト	8 ～ 9.6 Nm
アヘッドステムの調整ボルト（キャップ内）	0.5 ～ 2 Nm

シートポスト

シートポスト先端のサドルクランプ

▸ ボルト 1 本締めタイプ	20 ～ 24 Nm
▸ ボルト 2 本締めタイプ 前後配置型	6 ～ 9 Nm
▸ ボルト 2 本締めタイプ 左右配置型	12 ～ 14 Nm
▸ シートポスト Monorail	8 Nm

ステアリングコラムがカーボン製の場合（色が黒いのでわかる）には、締め付けは最大 6 Nm までにしてください。

締め付けトルクの表示

Canyon の走行の安全を確保するためには、各コンポーネントのボルト締め付け時に細心の注意が必要で、その締め付け状態を定期的に点検する必要があります。この作業に最適なのは、望ましい締め付けトルクに達した瞬間に空回りするタイプのトルクレンチです。必ず、締め付けトルクを弱い状態から徐々に最大締め付けトルクまで上げてゆくようにして、コンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認する方法は、各項の解説に従ってください。締め付けトルクの範囲がわからないパーツは、締め付けトルクを少しずつ上げてゆくようにして、こまめに各項の解説に従ってコンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認してください。最大締め付けトルクを絶対に超えないようにしてください。

コンポーネントのなかには、コンポーネント自体に締め付けトルクが書かれているものもあります。シールやプリントに記載されている値に従ってください。

必要に応じて付属のコンポーネントメーカーの説明書もご確認ください。また弊社ホームページ www.canyon.com でもご確認いただけます。

ディスクブレーキ

	シマノ	Magura	Avid	Formula
キャリパーのフレーム / フォーク固定ボルト	6 ～ 8 Nm	6 Nm	5 ～ 7 Nm (後) 9 ～ 10 Nm (前)	9 Nm
レバークランプバンドのボルト	6 ～ 8 Nm	4 Nm		
ボルト 1 本締めクランプ			4 ～ 5 Nm（Juicy 5）	
ボルト 2 本締めクランプ			2.8 ～ 3.4 Nm (Juicy 7/ カーボン)	2.5 Nm
レバー側ホースのコネクティングボルトおよび通常のホースキャリパー側	5 ～ 7 Nm	4 Nm	5 Nm アルミクランプ 7.8 Nm スチールクランプ	5 Nm
ホースのバンジョーボルトキャリパー側（ディスクチューブホース）	5 ～ 7 Nm	6 Nm		
キャップボルト	0.3 ～ 0.5 Nm		0.6 Nm	
エア抜き穴のイモネジ	4 ～ 6 Nm	2.5 Nm		
ハブのローター取付ボルト	4 Nm	4 Nm	6.2 Nm	5.75 Nm
ブレーキレバー側のバンジョー				8 Nm

ブレーキに関する作業をする時には必ずブレーキメーカーの取扱説明書を読んでください。

ディスクブレーキ

法律で定められた要件

自転車で公道を走るためには、自転車がその国の規定に準拠した仕様になっている必要があります。特にその対象となるのが、リフレクタとライトの装備です。公道を走るために守らなければいけない法律の規定にどのようなものがあるかよく調べてください。

ご自分の安全のためにも、日が陰り始めたらライトを点灯しましょう。視界が悪いのにライトやリフレクタなしで走行すると、重大な事故や身体と生命に関わる不測の事態に至る恐れがあります。

ライトに汚れがなく確実に機能することを日頃から確認しておきましょう。特に電池やバッテリー式ライトの場合には、出発前に電池の残量を確かめてください。

ペダルのリフレクタは種類が多すぎるため、Canyon ではご用意できません。この点に関してはペダルメーカーの国内代理店にお問い合わせください。連絡先はインターネットで調べることができます。

弊社の公式ホームページ www.canyon.com でも各種ライトのメールオーダーを承ります。ご希望のライトがお住まいの国で使用できるかどうかはご自分でご確認願います。

ドイツの認証マークつきヘッドライト

ドイツの認証マークつきテールランプ

バッテリー式ライト

瑕疵担保責任

お客様の自転車は、細心の注意を払って製造し、大部分を予め組み立てた状態でお引き渡ししております。弊社は法律に従って、お客様の自転車に、その価値や有用性を無くしたり、大きく減じたりするような瑕疵がないことなどに対しての責任を負うものです。ご購入後 2 年間は、法律に定められた保証の完全な請求権がお客様にはあります。瑕疵が発生した場合には、弊社記載の住所にご相談ください。

お客様からのご苦情にできる限りスムーズにご対応させていただけるように、購入証明書をお手元にご用意いただく必要があります。そのために購入証明書は大切に保管しておいてください。

お客様の自転車の寿命と耐用期間が長く持続するためには、お客様が自転車をその用途（**「意図される使用」**の項参照）に従ってのみ使用することがその条件となります。また、許容重量や荷物・子供の輸送に関する規定（**「意図される使用」**の項記載）を遵守してください。さらに、各メーカーの取り付けに関する規定（ボルトの締め付けトルクなど）および所定の整備頻度を厳密に遵守する必要があります。本説明書およびその他の付属説明書に記載されている検査および作業（**「点検・整備頻度」**の項記載）および状況に応じて必要となる、ハンドルやブレーキなどの安全に関わるコンポーネントの交換を行ってください。

お客様の自転車でのライドが常に良いものとなりますように。何かご質問がございましたら、弊社のホットライン 050-3786-8496 にお問合せください。

常に所定の用途に合わせて自転車を使ってください

フルサスペンションのフレームは、サスペンションが衝撃を吸収できるように、またそれを前提として設計されています。サスペンションが固定されていて動かないと、衝撃がそのままフレームに伝わってしまい、ほとんどの場合フレームはそのような設計にはなっていません。したがってロックアウトが搭載されたサスペンションでは原則として、ラフなオフロードでのロックアウト機能の使用は許されず、平滑な路面（自動車道、平滑な未舗装道）のみに限られることを意識する必要があります。

各コンポーネントメーカーの取扱説明書が付属しています。その中に使用・整備・手入れなどに関する詳細が記載されています。本説明書では各所で、該当する詳細な説明書の参照を促しています。ビンディングペダルや変速・ブレーキ関連のコンポーネントなどの各種説明書をなくさないように、本冊子および説明書と一緒に大切に保管しておいてください。

カーボンは、軽量化設計に使用される複合材料です。その製造工程の性格から、表面に乱れ（小さな気泡や孔）が生じるのは避けられません。これは瑕疵にはあたりません。

摩耗と劣化について

自転車の部品には、その機能に起因する摩耗や劣化が生じるものがあります。摩耗や劣化の程度は、自転車の手入れと整備、そして使い方（走行距離、雨天走行、ゴミ、塩分など）によって変わってきます。屋外に駐輪することの多い自転車も、気候の影響を受けることにより、摩耗や劣化が早く進行することがあります。

該当するパーツは定期的な整備と手入れが必要ですが、使用の頻度や条件に応じて、いつかは寿命の限界に達します。

下記のパーツは、摩耗寿命の限界に達したら交換が必要です。
- チェーン
- ケーブル
- ハンドルグリップおよびバーテープ
- チェーンリング
- スプロケット
- リアディレーラーのプーリ
- シフトケーブル
- タイヤ
- サドルの上皮（レザー）
- ブレーキパッド

ディスクブレーキのパッドには、その機能に起因する摩耗が生じます。スポーツ性の高い使用や、山の多い地形を走行すると、パッドを頻繁に交換する必要が生じることがあります。パッドの状態をこまめに点検し、必要に応じて専門業者に交換してもらってください。

フルサスペンションフレームのピボットとリアサスペンション

リアサスペンションおよびフルサスペンションフレームには、その機能に起因するある程度の劣化が生じます。リアサスペンションのパッキンやフレーム後部のピボットなどに、特にその傾向があります。リアサスペンションの固定ボルトの締め付けが強すぎるとフレームに負担がかかり、場合によっては間接的損害が生じる可能性があります。そのため、組み立ての規定に従い、トルクレンチを使用してください。

ブレーキパッドの厚みが 1 ミリを下回ったら、純正品の交換パッドに取り替えてください

軸受にはある程度の劣化が生じます

保証

弊社では法律で定められた保証期間を超える全 6 年間の保証をマウンテンバイクフレーム(ピボットおよびリアサスペンションを除く）について自主的に行っています。

弊社の保証は、ご購入日から始まり、その自転車を最初に購入した人についてのみ有効です。塗装の損傷は保証の対象とはなりません。弊社は、不具合のあるフレームやフォークの修理または適切な後続モデルとの交換のいずれかを行う権利を留保します。これ以外の保証を請求することはできません。組み立てや運送などのこれ以外の費用は、弊社では負担しかねます。

怠り(不十分な手入れと整備)や転倒.過負荷など、不適切な使用や意図されていない使用による損害およびフレームまたはフォークの変更または追加コンポーネントの取り付けや改造による損害は、保証の対象外となります。ジャンプやその他の過度の負荷がかかった場合も、保証を受けることはできません。

6 年間保証

Canyon のマウンテンバイクは、ハイエンドのスポーツ用製品です。最高の技術力を駆使した軽量構造が採用されています。あなたも、自転車の取扱のプロになってください。誤った使用や、不適切な組立、不十分な整備などは、レース用マシンである自転車の安全性を損なうことがあります。事故の危険があります。

クラッシュリプレースメント

事故に遭ったり激しく転倒してしまったりすると、フレームやフォークに大きな力がかかって破損し、機能を損なうことがあります。クラッシュリプレースメント（CR）は、破損してしまったCanyonのフレームを優待条件で交換することのできるサービスです。このサービスはご購入日から3年間ご利用いただけます。お使いのものと同じまたは同等のフレーム（シートポストやフロントディレイラー、リアサスペンション、ステムなどの取り付けパーツは含まれません）をご用意します。

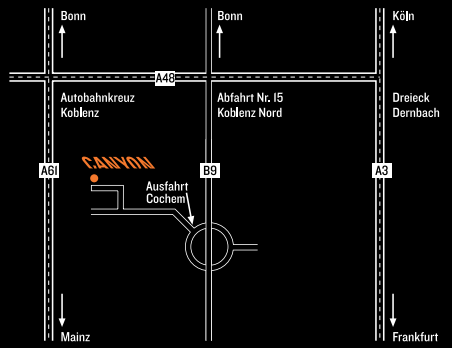
CRサービスは、自転車の最初の所有者のみに限定され、機能を損なう破損のみを対象としています。弊社は、個別のケースにおいて、破損を故意に生じさせたことが判明した場合には、本サービスを停止する権利を留保します。

CRサービスをご希望の方は、弊社サービス部050-3786-8496までご連絡ください。

詳しくは弊社の公式ウェブサイトをご覧ください。 **www.canyon.com**

クラッシュリプレースメント — 破損したCanyonのフレームを優待条件で交換

「意図される使用」の項に記載されている注意事項を守ってください。



弊社はドイツのコブレンツ市カール・テッシェ通り12番にあります。高速ジャンクションからA48号線に入り、コブレンツ北（Nord）ICで降り、連邦道B9号線コブレンツ方向に進みます。モーゼル川の橋に差し掛かったら、右二つめの車線に入り、ラウンドアバウトに進入します。
コーヘン（Cochem）に向かう一つめの出口で右折します。約1 km進んだら、信号のある最初の交差点で右折してください。

Canyon Bicycles GmbH / Karl-Tesche-Straße 12/ D-56073 Koblenz

ご注文とお問合せ：050-3786-8496
Eメール:info@canyon.com